Robert MARCONIS

MIDI-PYRÉNÉES XIX^e-XX^e SIÈCLES

TRANSPORTS-ESPACE-SOCIÉTÉ

Tome I.
Genèse et fonctionnement de la région.

Disbui. Toulouse
Deel I
Marconis, Robert
1984

MILAN

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547621_0001

Robert MARCONIS
Agrégé de Géographie
Docteur ès Lettres

MIDI-PYRÉNÉES XIX^{e}-XX^{e} SIÈCLES
TRANSPORTS-ESPACE-SOCIÉTÉ

Préface de Bernard Kayser et Rolande Trempé

Tome I.
Genèse et fonctionnement de la région.

Editions MILAN

©EDITIONS MILAN
I.S.B.N. : 2-86726-084-7

Préface

La thèse de Robert Marconis a donné lieu, en juin 1984, devant un public nombreux et attentif, à une passionnante discussion entre un jury composé d'éminents spécialistes et un candidat au doctorat dont chacun s'est plu à louer les mérites. C'est dire qu'il est souhaitable que cette thèse, maintenant éditée, soit lue et commentée dans les milieux les plus divers : de l'Université aux fonctionnaires de la techno-structure, des animateurs du développement aux responsables politiques ...

Car le livre que nous préfaçons conjointement, comme historienne et comme géographe, devrait apporter beaucoup sur un thème d'étude d'actualité permanente : celui des rapports entre transports, espace et société. La démonstration de R. Marconis est puissante et structurée, mais, loin de clore un débat, elle ouvre la voie à des analyses renouvelées, tant sur le plan théorique, qu'on pourrait appeler de la "géographie générale", que sur celui de la simple connaissance de la région. A cet égard, il n'est pas indifférent que R. Marconis ait pu montrer comment, finalement, la transformation contemporaine du système des transports a renforcé la structuration ancienne de l'organisation de l'espace régional.

R. Marconis a dû se faire historien, comme beaucoup des meilleurs géographes ont su l'être avant lui. Le rôle prépondérant de Toulouse et les déséquilibres socio-économiques entre les différentes parties de Midi-Pyrénées sont en effet, en partie au moins, des héritages inexplicables sans le recours à l'histoire. Au milieu du XIXème siècle, la région a derrière elle un passé riche et brillant et une physionomie définie. Réseau routier, développement urbain, centres industriels, sont fixés, et l'essor successif des moyens de communications modernes ne fera qu'accentuer les caractères acquis. Même la mise en valeur des sources d'énergie nouvelles n'apportera que quelques retouches au schéma.

Ce qui contraindra la région au changement, c'est, à l'ére du chemin de fer, la confrontation à la concurrence sur le marché national. Sur les modalités et des moteurs de ce changement, il est apporté ici beaucoup de nouveau. Si les facteurs démographiques sont analysés en profondeur, le comportement économique et la mentalité des bourgeoisies locales le sont mieux encore, tandis que le rôle déterminant de l'Etat et des incitations, initiatives et capitaux extérieurs, fait l'objet d'une étude particulièrement fine. Les historiens en sont reconnaissants à R. Marconis.

Les géographes le sont aussi, à l'évidence, puisqu'ils disposent avec ce livre de l'instrument nécessaire à la compréhension synthétique de phénomènes et de processus jusqu'ici décrits de façon dispersée. Pour eux, cet ouvrage est caractérisé par trois qualités convergentes, qui lui donnent sa cohérence et sa valeur. C'est d'abord, une étude socio-spatiale exemplaire : le cadre et les limites de la région Midi-Pyrénées, choisis a priori, de façon arbitraire et non sans une intention provocatrice, sont "rétro-projetés" dans le passé et permettent une analyse dont le succès atteste la pertinence des prémisses. C'est, ensuite, une remarquable contribution critique à la théorie, ou pseudo-théorie, du "sous-déve-

loppement régional", que tant de discours ont mis à la mode sans discernement mais non sans démagogie. C'est, en troisième lieu, l'exemple même de ce que peut apporter dans le domaine des sciences sociales ce qu'il est convenu d'appeler l'approche systémique. Car, même si celle-ci n'est jamais revendiquée en tant que telle, il est clair qu'elle est sous-jacente aux démonstrations foncièrement anti-déterministes de la thèse.

Qu'on lise donc celle-ci, du début à la fin ! Mieux, qu'on la garde, comme un ouvrage de référence, dont toutes les ressources n'apparaissent pas à la première lecture !

Bernard Kayser et Rolande Trempé
Professeurs à l'Université de Toulouse Le Mirail.

"Une région ne prend sa réalité que lorsqu'elle fonctionne, c'est-à-dire lorsque des courants d'échanges — de personnes, de biens, d'informations — existent à l'intérieur d'un certain territoire organisé par la ville qui en constitue la capitale... Cette pièce essentielle de l'organisation de l'espace n'est pas donnée une fois pour toutes, mais elle s'adapte, avec généralement un certain retard, aux variations des techniques de transport et des structures économiques, sociales et politiques. Cadre mouvant, la région obéit à une dynamique dont il est possible de déceler les tendances et les rythmes."

E.Juillard. Préface de la thèse de R.Schwab. Strasbourg. 1980. p.8.

Cet ouvrage reprend, dans sa version intégrale, le texte de la thèse de Doctorat d'Etat ès Lettres et Sciences Humaines soutenue par R.Marconis, le 22 juin 1984, à l'Université de Toulouse-Le Mirail, sous le titre:

LES TRANSPORTS ET L'HISTOIRE SOCIO-SPATIALE DE MIDI-PYRÉNÉES

Le Jury, présidé par M.ROCHEFORT, professeur de Géographie à l'Université de Paris I, était composé de:

- G.JALABERT, professeur de Géographie, Toulouse II,
- B.KAYSER, rapporteur, professeur de Géographie, Toulouse II,
- H.NONN, professeur de Géographie, Strasbourg I,
- J.POUMAREDE, professeur d'Histoire du Droit, Toulouse I,
- R.TREMPE, professeur d'Histoire contemporaine, Toulouse II.

N.B. Les chiffres en caractères gras, entre parenthèses (128) renvoient à la bibliographie en fin de volume.

Sauf indication contraire, toutes les figures ont été dessinées par l'auteur.

SOMMAIRE

Première partie. L'ETAT DE LA QUESTION.

1. Les classes dirigeantes locales et les problèmes régionaux.
2. La géographie classique et les problèmes de la région.
3. Nouvelles approches et nouveaux apports à la connaissance scientifique de la région.

Deuxième partie. TRANSPORTS, ESPACE ET SOCIETE EN MIDI-PYRENEES AU MILIEU DU XIX° SIECLE.

1. Routes et voies d'eau avant la révolution ferroviaire. L'organisation de l'espace en Midi-Pyrénées dans la première moitié du XIX° siècle.
2. Midi-Pyrénées au milieu du XIX° siècle. Esquisse d'un tableau géographique.

Troisième partie. LA MISE EN PLACE DES RESEAUX FERROVIAIRES.

1. L'axe Bordeaux-Sète. Des canaux au chemin de fer.
2. De Montauban au Lot. Le Grand Central et les bassins houillers.
3. Le réseau pyrénéen. Un enjeu majeur pour Toulouse.
4. La ligne Toulouse-Lexos. Des choix révélateurs.
5. La fin des grands projets ferroviaires. Les contraintes de la rentabilité.
6. Le Plan Freycinet. La construction des dernières voies ferrées d'intérêt général.
7. Les réseaux secondaires. De tardives initiatives locales.
8. Les réseaux ferroviaires à l'épreuve des faits. L'évolution des trafics et de l'exploitation.

Quatrième partie. UN BILAN DE LA "REVOLUTION FERROVIAIRE"?

1. L'intégration de la région au marché national. De l'ouverture de Bordeaux-Sète à 1880.
2. La crise économique et ses conséquences. Des années 1880 à la première guerre mondiale.
3. Les réactions régionales face à la nouvelle donne économique et sociale. Rachat des canaux. Transpyrénéens. Régionalisme.

Cinquième partie. L'AFFIRMATION D'UNE ORGANISATION REGIONALE AUTOUR DE TOULOUSE.

1. Vers une nouvelle organisation de l'espace régional. La première guerre mondiale et l'entre-deux-guerres.
2. Les transports collectifs et l'organisation de l'espace régional. L'évolution des rapports espace-temps.
3. Les transports de marchandises en Midi-Pyrénées. Le règne de la concurrence et ses conséquences.
4. Le renforcement de l'organisation régionale autour de Toulouse. Une organisation imposée de l'extérieur.

Réunis par le législateur, huit départements du Sud-Ouest de la France forment aujourd'hui la région Midi-Pyrénées. Une région qui fut d'abord un cadre d'étude pour l'élaboration d'un programme d'action régional, puis une "circonscription d'action régionale" quand, par souci d'efficacité, l'Etat imposa à ses administrations devenues pléthoriques de se réorganiser sur cette base afin d'échapper aux excès nuisibles de la centralisation parisienne et aux inconvénients de la dispersion des services dans les préfectures de 90 départements. Une région qui acquiert peu à peu, depuis la loi de 1972, et surtout depuis la loi de décentralisation de 1982, une dimension nouvelle en accédant au statut de collectivité territoriale.

D'abord cantonnés dans un rôle consultatif face à un Préfet, représentant tout-puissant du pouvoir central, les élus de la population ont obtenu des pouvoirs plus étendus qui justifient leur désignation prochaine au suffrage universel direct. Mais un fonctionnement plus démocratique des régions suffira-t-il à faire accepter leur découpage? Invités à prendre une plus large part aux décisions qui concernent "leur" région, les habitants n'ont jamais été consultés pour définir ces nouveaux cadres de la vie économique, sociale et culturelle,qu'ils ne peuvent plus ignorer,mais qui, à l'origine, étaient davantage l'expression de la volonté du législateur et de l'administration que la reconnaissance de réelles solidarités socio-spatiales.

Quand ils ne les ont pas dédaignées purement et simplement, les géographes ont toujours considéré avec beaucoup de réserve ces unités "administratives" qualifiées de régions. Il est vrai que la géographie française tenait ses lettres de noblesse de travaux et d'oeuvres majeures qui s'étaient attachés à identifier et à décrire précisément des...régions que le nouveau découpage du pays ignorait le plus souvent. Et aujourd'hui encore, on se plait à répéter que la géographie régionale demeure la clé de voûte d'une discipline dont les autres branches, plus analytiques, seraient sans cela de simples prolongements des sciences voisines, chacune s'attachant à saisir la dimension spatiale de phénomènes dont l'étude relève de la géologie, dela climatologie, de l'histoire, de la démographie, de la sociologie, de l'économie...

Très influencés par une démarche naturaliste et plus soucieux d'identifier à la façon des entomologistes des "êtres géographiques", combinaisons originales de données naturelles, humaines, économiques et culturelles, les géographes français ont toujours eu l'intuition que de telles combinaisons existaient à une échelle qui n'était ni celle du petit rural ou de la ville, ni celle des grandes unités "naturelles" (bassin aquitain, Massif central...) ou historiques (Bretagne, Provence...), dans des espaces qu'il était commode de désigner d'un mot neutre et vague: la région. Ils partageaient en cela la conviction de tous ceux qui,attachés à leur village, à leur quartier ou à leur ville, se sentaient aussi solidaires dans une nation tout en ayant le sentiment plus ou moins confus d'appartenir à une "région", c'est-à-dire à un groupe humain qui s'identifie volontiers au territoire qu'il occupe dans l'espace national. Et l'on se dit volontiers du Midi, du Nord ou de l'Est, voire Breton, Bourguignon ou Provençal, privilégiant tantôt des solidarités spatiales, tantôt des solidarités socio-culturelles.

La connaissance de ces solidarités socio-spatiales "régionales" a largement orienté les travaux des géographes français qui ont cherché à les repérer et à les mesurer en étudiant tour à tour ou simultanément les milieux "naturels", les paysages ruraux, les activités économiques, les rapports villes-campagnes, les réseaux urbains... Plus rares ont été les tentatives faites pour les appréhender à partir de l'observation des systèmes de transport (**470**). Il y a là sans doute une indifférence un peu paradoxale dans la mesure où tout laisse à penser que les mouvements des hommes et des marchandises sont une des manifestations les plus révélatrices des solidarités socio-spatiales.

Renonçant au vieux rêve du philosophe qui serait d'appréhender le réel dans sa totalité, il a donc paru intéressant d'enrichir la connaissance des problèmes régionaux en s'attachant à comprendre comment et pourquoi, dans un espace donné, la vie de relation s'organisait autour de certains pôles et selon certains axes privilégiés. L'objectif était donc clair: il ne s'agissait nullement d'étudier pour elle-même et de façon exhaustive l'activité multiforme des transports mais, à partir des phénomènes qu'elle révélait, de proposer une lecture et une interprétation les plus cohérentes possibles de l'organisation de l'espace régional.

Partant de là, s'est immédiatement posée la question du terrain d'étude. Or, il était évident qu'en fonction de l'échelle choisie, les rapports transports-espace-société apparaîtraient selon des combinaisons différentes. En choisissant d'abord de privilégier leur dimension "régionale" dans la partie orientale du Sud-Ouest de la France, le problème n'était pas résolu pour autant. Deux démarches s'avéraient en effet possibles. L'une consistait à partir

d'un grand carrefour, noeud ferroviaire et routier, Toulouse, puis à identifier son "horizon géographique" en isolant dans celui-ci les relations de nature "régionale" qui se tissaient entre cette ville et son environnement et qui avaient nécessité la mise en place d'infrastructures spécifiques: voies ferrées, routes, autoroutes...Il n'y avait là rien de très original par rapport aux nombreux travaux sur les zones d'influence urbaines réalisés depuis un quart de siècle et dont on connaît les résultats et les limites.

Mais pourquoi ne pas inverser le problème? Au lieu de s'évertuer à identifier les contours d'un espace régional autour de Toulouse en procédant à une étude géographique des transports, n'était-il pas possible de prendre pour terrain d'investigation une "région" reconnue par le législateur et dotée d'une bonne organisation administrative, aussi arbitraire que puisse paraître ce cadre? Il y avait là une excellente occasion de vérifier si, effectivement, Midi-Pyrénées était, comme on s'est plu à le dire, une "fausse-région". En observant comment s'y organisaient les déplacements des hommes et des marchandises, on verrait bien, si tel était le cas, ce qui restait à faire pour renforcer entre Toulouse et les huit départements qui lui étaient rattachés, des solidarités socio-spatiales plus conformes à l'idée que les uns et les autres, politiques, aménageurs, géographes...se faisaient d'une "vraie" région.

Il est très vite apparu qu'il serait impossible de faire abstraction des héritages du passé. La plupart des phénomènes contemporains interférant dans l'organisation régionale ne peuvent être coupés de leurs racines historiques, ne serait-ce que parce que, durablement inscrites dans l'espace, les infrastructures de transport influencent largement la vie de relation. Toutes les grandes thèses de géographie régionale en témoignent: le recours à l'histoire s'impose pour expliquer le présent. C'est ainsi qu'une démarche classique consiste d'abord à poser les problèmes du moment, puis par un long retour en arrière à rechercher leurs causes dans un passé plus ou moins lointain. Fallait-il pratiquer ainsi et emprunter la voie tracée par de grands maîtres de la géographie française, dont on aimerait savoir si ce mouvement du présent vers le passé tel qu'il apparaît dans leurs oeuvres fut effectivement celui qui a guidé leurs recherches? La démarche n'est pas en effet sans danger et, en agissant ainsi, on s'expose au risque de sélectionner dans le passé des faits qui semblent éclairer le présent, en "oubliant" tous ceux qui ne semblent pas aussi essentiels. Et ce risque est d'autant plus grand qu'il faut bien souvent interroger un passé relativement récent pour lequel les travaux des historiens sont encore peu nombreux ou ne répondent pas aux préoccupations des géographes. Pour cette raison,

et par goût personnel pour cet exercice, a donc été tentée l'aventure d'une histoire socio-spatiale de l'actuelle région Midi-Pyrénées. Démarche légitime et ambitieuse mais qui s'avère peut-être plus féconde que celle de certains historiens qui admettent sans sourciller d'écrire l'histoire contemporaine de certaines régions dans le cadre périmé des provinces d'Ancien Régime (**234**). Refuserait-on une histoire de Midi-Pyrénées s'efforçant de suivre les étapes qui ont conduit à la reconnaissance de cette région par le législateur et par de nombreux acteurs de l'économie, alors que l'on admet volontiers l'idée d'une histoire du Languedoc...de 1900 à nos jours (**176**)?

Un tel travail n'aurait jamais été possible sans l'apport considérable des travaux déjà entrepris sur cette région. Encore balbutiante au début de ce siècle, la connaissance scientifique des pays toulousains a fait depuis des progrès appréciables. Historiens et géographesy ont largement contribué mais rares sont ceux qui ont posé les problèmes dans un cadre aussi vaste que l'actuelle région Midi-Pyrénées. Or, bien souvent, il suffit de rapprocher des études très ponctuelles ou très localisées pour voir apparaître des tendances similaires et des ruptures simultanées, ou bien des évolutions divergentes qui traduisent simplement des réactions différentes de l'économie et de la société locales confrontées à la remise en question de situations passées. Bien des faits rapportés dans les chapitres qui suivent étaient déjà connus; en les replaçant dans un temps relativement long — près de deux siècles — et dans un espace étendu — Midi-Pyrénées —, leur confrontation systématique leur donne presque toujours une tout autre signification.

La dette est donc lourde envers tous ceux, grands universitaires ou modestes érudits locaux, qui ont travaillé et travaillent toujours à parfaire la connaissance de la région. Mais cet héritage scientifique ne pouvait être utilisé efficacement que s'il était passé au crible d'une critique sans complaisance. Il a donc semblé nécessaire dans une partie liminaire — "L'état de la question"— de préciser l'apport des uns et des autres et de montrer l'importance des choix théoriques et idéologiques dans l'élaboration d'une connaissance scientifique des réalités régionales. Qu'on ne s'y méprenne surtout pas: pour aussi incisive qu'elle soit, la critique de ces oeuvres, et des plus grandes d'entre elles en particulier, est peut-être la meilleure façon de rendre hommage à leurs auteurs et de suivre leur enseignement puisqu'elle permettait de progresser dans la voie qu'ils avaient tracée en remettant souvent en cause, en leur temps, les choix théoriques et les méthodes de leurs disciplines respectives.

Cet essai d'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées pose, par le biais de l'étude des rapports transports-espace—société, trois problèmes essentiels.

— Pourquoi et par quels processus, ces pays autour de Toulouse sont-ils restés en marge du développement économique depuis la fin du XVIII° siècle? Est-ce comme on l'a cru — ou comme on a feint de le croire— car "on" leur a toujours refusé les infrastructures de transport correctes que réclamait l'économie moderne (canaux, chemins de fer transpyrénéens...)? C'est toute la question des origines du"sous-développement" régional que permet de reconsidérer l'étude de la mise en place et du fonctionnement des systèmes de transports.

— Pourquoi dans des pays aussi peu actifs, au sein d'un semis urbain atrophié où pullulaient les petits centres urbains et les bourgs assoupis, Toulouse s'est-elle imposée au point d'apparaître aujourd'hui comme l'un des points forts de l'armature urbaine du pays? En l'absence d'une bourgeoisie locale puissante et un peu dynamique, il y a apparemment quelque paradoxe à voir cette agglomération croître régulièrement pendant un siècle avant d'être promue, faute de concurrente, métropole d'équilibre puis métropole régionale.

— Pourquoi,enfin, alors que les solidarités socio-spatiales qui unissaient cette agglomération à son environnement semblaient bien faibles, l'a-t-on choisie comme centre d'une organisation régionale couvrant huit départements?

Répondre à ces questions supposait que l'on ne s'enfermât pas dans un cadre strictement régional. La connaissance du milieu local conduisait en effet à formuler une hypothèse de travail qui s'est révélée féconde. Il était vain de chercher dans la région même des explications satisfaisantes au "retard" économique, à la croissance paradoxale de Toulouse, et à la mise en place d'une organisation régionale assez vaste. C'est dans la confrontation permanente et complexe entre les exigences du mode de production dominant et le milieu régional que devait se trouver la réponse aux questions posées.

La promotion de Toulouse au rang de métropole régionale n'a été que la suite logique d'une histoire socio-spatiale qui a privilégié depuis le début du XIX° siècle la croissance de cette agglomération. Après quelques hésitations, ce rôle lui fut définitivement assigné dès que l'Etat et les compagnies de chemins de fer s'accordèrent pour y établir un grand carrefour ferroviaire. Ce n'est pas un hasard si, au même moment, se posèrent dans la ville de sérieux problèmes d'organisation interne. Le fonctionnement d'un espace urbain appelé à se développer et à recueillir des fonctions "régionales" supposait que l'on y circulât facilement. Dès 1863, y furent donc organisés les premiers services de transports collectifs entre le centre et...la gare. Depuis cette époque, l'organisation des transports urbains et les formes de la croissance urbaine sont intimement liées. La question se pose aujourd'hui avec une acuité toute nouvelle, au moment où les projets de métro achoppent sur les choix qu'ils impliquent pour l'organisation future de l'espace urbain.

Il a donc paru intéressant, en raisonnant à l'échelle de la plus grande des villes de Midi-Pyrénées,de poursuivre et d'enrichir la réflexion menée pour l'ensemble de la région, sur le thème des rapports transports-espace-société. Quel contraste en effet entre la permanence d'une organisation régionale où les hiérarchies et les solidarités anciennes ont été plutôt renforcées que remises en en cause par l'extraordinaire développement des transports routiers, et la mutation rapide et désordonnée d'un espace urbain,longtemps tributaire pour son développement des réseaux de transports collectifs, puis libéré de cette contrainte avec la généralisation de l'usage quotidien de l'automobile individuelle!

Afin de ne pas compliquer outre mesure l'exposé des résultats de cette longue recherche, on a choisi de présenter séparément l'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées et l'étude des transports urbains dans l'agglomération toulousaine.

Le premier volume expose donc les conséquences économiques, sociales et spatiales de l'intégration de Midi-Pyrénées dans un espace national progressivement unifié par le chemin de fer et dominé par le capitalisme moderne. Le second s'attache quant à lui à en saisir un aspect plus particulier, décrivant et expliquant les problèmes de fonctionnement interne qui n'ont cessé de se poser dans la principale agglomération de la région, depuis qu'elle a été "choisie" comme un relais privilégié des circuits de l'économie libérale dont les ramifications, toujours plus complexes,ont couvert peu à peu l'ensemble du pays.

PREMIÈRE PARTIE

L'ETAT DE LA QUESTION

Les pays qui constituent aujourd'hui, autour de Toulouse, la région Midi-Pyrénées semblent être restés à l'écart du développement économique qui, au siècle dernier, en quelques décennies, bouleversa la répartition des hommes et des activités sur le territoire national.

"Léthargie", "immobilisme", "routine", "atonie"..., on s'est plu à multiplier les formules pour qualifier cette situation que nul n'a jamais songé à mettre en doute, mais dont la prise de conscience, dans la région même, s'est manifestée assez tardivement, dans les dernières années du XIX° siècle. Acceptée comme une fatalité ou perçue comme une injustice politique, elle incitait davantage les classes dirigeantes locales à la résignation qu'à l'action, avant de les conforter dans une attitude exclusivement revendicative envers l'Etat. Cette passivité de quémandeurs assurés de leur bon droit trouva, au plan politique, une traduction dans la tendance "méridionale" du radicalisme qui s'exprimait dans le grand quotidien régional de Toulouse, La Dépêche.

> *" Dans le domaine de l'économie, La Dépêche s'en est toujours tenue à des revendications de caractère mesuré qui révèlent une conception étriquée des intérêts de la région. Incapable de concevoir la réalité à l'échelle régionale, son indifférence et son incompréhension de tout dynamisme l'inclinaient tout naturellement à rechercher des solutions de facilité et à adhérer à l'attitude d'une région sous-développée qui attendait plus des libéralités du pouvoir que de ses forces propres."*
>
> H.Lerner.(**220**) p.509.

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale au moins, les luttes politiques ont presque toujours déserté le terrain de l'économie régionale. Un accord tacite semblait s'être établi sur ces questions dont chacun était persuadé que la solution passait par un recours constant à l'Etat. Le

problème essentiel n'était donc pas de choisir entre plusieurs politiques économiques mais de savoir quel parti ou quel homme serait le plus capable — ou le plus astucieux — pour obtenir quelques avantages matériels en faveur de sa circonscription.

Expliquant ou justifiant cette attitude revendicative, qui exacerbait toutes les formes de clientélisme, s'était progressivement imposée une même analyse des causes et des processus qui maintenaient les pays toulousains en marge du progrès économique. Elle privilégiait l'action malfaisante des forces extérieures qui entravaient le développement de l'industrie et du commerce — voire de l'agriculture —, mais occultait presque entièrement le poids des structures socio-économiques locales. Conduite et présentée en des termes qui relevaient davantage de l'appréciation moralisatrice ou sentimentale que d'un embryon de science économique, elle ne pouvait guère inverser l'ordre des facteurs. Cela aurait supposé une dénonciation des bourgeoisies méridionales, ce qui était totalement exclu puisque toutes ces interprétations, au fond très cohérentes, prenaient naissance et trouvaient leurs plus ardents défenseurs au sein même des classes dirigeantes de ces pays.

Remettre en cause des analyses et des explications répétées à l'envi depuis des générations et acceptées sans discussion dans tous les milieux, y compris d'un bout à l'autre de l'éventail politique régional, pouvait apparaître comme une gageure. Seule une recherche indépendante, dégagée du souci de plaire aux intérêts locaux, plus soucieuse d'expliquer que de justifier, en un mot une véritable recherche scientifique, pouvait conduire à une tel résultat. L'essor ou le renouvellement théorique de certaines disciplines — histoire, géographie, sociologie, économie spatiale— y ont largement contribué. Dans la région, une telle attitude ne s'est pas heurtée à une trop vive opposition. Depuis la dernière guerre elle a même bénéficié de l'effacement des notables traditionnels et de la bienveillante sympathie de certains milieux professionnels ou politiques,plus soucieux d'efficacité technicienne que des signes extérieurs de la respectabilité sociale. Par ailleurs, au sein de l'Université, les besoins accrus de l'enseignement ont permis de multiplier le nombre des chercheurs dont la variété des origines sociales et des options idéologiques fut un atout majeur pour faire progresser la recherche dans des voies nouvelles.

Une meilleure connaissance des réalités régionales, de leur proche passé, de nouveaux schémas d'explication, le résultat est loin d'être négligeable. Mais, par réaction sans doute, ces contributions récentes de la recherche scientifique ont beaucoup trop négligé la signification et l'impact toujours sensible des analyses et des justifications de la situation économique locale qui faisaient l'unanimité il n'y a pas si longtemps encore. Dénoncer doctement ou avec une verve corrosive les *"mythes qui se portent bien"* (**167**) constitue certainement un exercice

salutaire. Oublier ou négliger leur rôle et leur signification historiques, c'est se priver d'un élément d'explication fondamental. Avant de présenter une contribution nouvelle à la connaissance des problèmes régionaux par le biais d'une étude de la mise en place et du fonctionnement des systèmes de transports, il a donc semblé utile, dans ce chapitre liminaire, de faire un bilan des acquis de la recherche contemporaine en soulignant combien ils remettaient en cause les thèses antérieures défendues et popularisées par les classes dirigeantes locales depuis le XIX° siècle.

Qu'il s'en défende ou qu'il s'en rassure, tout chercheur est tributaire d'un double héritage scientifique et philosophique. N'explorant pas une "terra incognita", s'imposent à lui les analyses et les explications de ses prédecesseurs et de ses collègues. Pour importante qu'elle soit, sa dette ne doit pas lui interdire de s'interroger sur la cohérence et les implications idéologiques des travaux antérieurs. Cette démarche n'est pas originale; on peut seulement regretter qu'elle soit rarement explicite. Est-ce la crainte d'être taxé d'ingratitude envers des maîtres respectés? Ce serait avoir bien mal profité de leur enseignement. En leur temps, ils durent, eux aussi, pour imposer leurs thèses et apporter une contribution novatrice à la recherche scientifique, s'opposer à de nombreuses idées reçues qui, avec le temps, apparaissaient comme des évidences, et remettre en cause les théories du moment. Apporter sa pierre à l'édifice n'est pas nécessairement lui accoler un appentis ou lui donner un étage supplémentaire; on peut aussi en revoir le plan, déplacer une cloison à un endroit, percer ailleurs une ouverture nouvelle, profiter du développement des disciplines voisines pour revoir son organisation interne.

Mais pourquoi nier que le chercheur est aussi, comme ses devanciers, citoyen et acteur du monde qu'il tente d'expliquer? Lui demander de faire abstraction de ses propres choix idéologiques, c'est condamner sa recherche à la stérilité. L'encourager à les expliciter et à les remettre en cause au fur et à mesure que progresse son travail, c'est, au contraire, lui donner les moyens d'ouvrir des perspectives nouvelles. La chose est moins évidente qu'il ne paraît.

Depuis quelques années ont fleuri ouvrages et articles de réflexion épistémologique sur la géographie française. Relues avec attention, les oeuvres des grands maîtres révèlent une richesse parfois insoupçonnée et prennent une tout autre dimension, replacées dans leur époque, dans ce climat intellectuel moins serein qu'on ne croyait, où la géographie tentait d'obtenir droit de cité au sein de l'Université. On mesure alors combien toutes ces grandes oeuvres de l'école géographique française sont nées de la confrontation entre une certaine vision du monde et ce monde lui-même tel que le révélait l'observation attentive de l'espace organisé par les sociétés humaines.

Au lieu de tenter, après beaucoup d'autres, une analyse critique générale des conceptions et des méthodes de la géographie française, il a semblé plus enrichissant d'en montrer l'intérêt, mais aussi les ambiguïtés et les limites, en observant comment s'était développée la connaissance scientifique d'un espace particulier: celui de l'actuelle région Midi-Pyrénées.

Les recherches conduites depuis un demi-siècle ont presque entièrement remis en question les schémas d'explication proposés antérieurement, autour desquels s'élaboraient les stratégies des différents groupes sociaux. Mais, procédant de théories et de démarches qui étaient celles de l'histoire et de la géographie universitaires, elles n'ont pu se développer et s'enrichir qu'au prix de révisions théoriques trop rarement explicites, comme si l'on s'était efforcé de masquer certains seuils épistémologiques en craignant qu'ils ne compromettent la crédibilité ou l'unité d'une discipline.Ce chapître voudrait s'attacher à démonter ce lent et complexe processus. Ainsi analysé.l'héritage scientifique a été un atout essentiel pour mener à bien cette recherche consacrée à Midi-Pyrénées et à l'agglomération toulousaine.

*

* *

1. Les classes dirigeantes locales et les problèmes régionaux.

Pendant des décennies — et aujourd'hui encore?— les bourgeoisies locales s'enthousiasmèrent pour des projets grandioses et irréalistes. Cela n'excluait pas, dans le même temps, des réactions très conservatrices et un égoïsme borné lorsqu'il s'agissait d'assurer la défense de certains intérêts locaux. D'âpres rivalités apparurent souvent au sein des classes dirigeantes sur des questions de détail. Mais quand il s'agissait de présenter les maux dont souffrait cette région, d'en analyser les causes et d'en réclamer les remèdes à l'Etat, les innombrables querelles de clochers étaient vite oubliées et un accord se réalisait rapidement, trop parfait pour ne pas être suspect.

Depuis le début du XIX° siècle et jusqu'à l'aube des années 1960, discours et écrits témoignent en ce domaine d'un remarquable consensus. Si l'on en croit Dantigny, secrétaire général de la préfecture de Haute-Garonne en 1804, ce pays toulousain *"fécond en denrées de toute espèce, arrosé par de grandes rivières et par un canal qui favorise l'échange des denrées de l'ancien et du nouveau monde, habité par un peuple d'un caractère ardent et d'un*

esprit vif, pénétrant et délié," aurait dû *"présenter le tableau de tous les bienfaits de la nature"*. Son analyse devait faire fortune. Elle n'était pourtant pas nouvelle. Déjà, à la fin de l'Ancien Régime, l'Intendant du Languedoc, Basville, avait souligné ce paradoxe:

> *"Il n'y a pas de ville en France mieux située* (que Toulouse) *pour le commerce et les manufactures...Cependant, il n'y a point de commerce."*

En 1838, dans son livre célèbre, "Des intérêts matériels de la France", l'économiste Michel Chevalier ne manqua pas de s'étonner face à pareille situation.

> *" Toulouse compte en son sein 80 000 habitants, sont médiocrement occupés aujourd'hui...*(alors que) *la plaine du Languedoc au milieu de laquelle Toulouse s'élève est d'une admirable fécondité,* (et qu'existe) *la force motrice qu'ailleurs on se procure à grands frais, car Toulouse dispose d'une puissance mécanique énorme grâce aux chutes d'eau produites par deux barrages au travers de la Garonne, qui sont établis là depuis les temps féodaux."*
>
> Et une note précisait qu'il s'agissait des barrages du Bazacle et du Château:
>
> *" les deux chutes qu'ils créent représentent ensemble, même pendant l'étiage, une force égale à celle de 4 000 chevaux-vapeurs, alors que la force totale des machines à vapeur existant en France, en 1835, était de 19 126 chevaux."*
>
> M.Chevalier. Des intérêts matériels de la France. Paris. 1838. p.139.

Riches contrées aux ressources mal exploitées, voire dédaignées, sur ce point l'accord fut longtemps unanime dans tous les milieux. Observateur de la vie rurale en Gascogne pendant plus de trente ans, le Docteur Labat nous a laissé un bilan sévère de la situation de ces campagnes dans les premières années du XX° siècle. Déplorant leur abandon, dont il analysait avec perspicacité certaines causes économiques, il n'en évoquait pas moins *"cette terre bénie, aux produits si variés qu'elle peut donner à l'homme tout ce qu'il faut pour que la vie soit bonne et douce"*. (**329** ,p.636)

Et trente ans plus tard encore, sous la plume du marquis de Palaminy, on retrouvait la même analyse appliquée à l'ensemble des pays toulousains.

"La région de Toulouse possède tous les éléments constitutifs d'une grande province... Elle a du charbon et un équipement de chutes, torrents, rivières et lacs, qui produit une électricité très abondante. En les utilisant, elle peut avoir une industrie prospère."
Marquis de Palaminy. (**164**)

De son côté, la Chambre de Commerce de Toulouse est revenue maintes fois sur ces questions avec une constance qui ne s'est jamais démentie pendant un siècle. En 1861, alors que la médiocrité de la vie industrielle locale inquiétait le négoce dont les activités déclinaient dangereusement, l'un de ses membres s'interrogeait publiquement:

"Au milieu de cet anéantissement de tout ce qui faisait une des principales richesses de Toulouse, que lui reste-t-il d'espérances pour combler les vides faits à son activité? ...Il lui reste l'espoir de voir grandir son industrie, l'industrie qui seule peut rendre à Toulouse ses transactions perdues, qui seule est pour nous l'espoir de l'avenir."
Rapport Planet. Séance du 2 avril 1861. Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

D'autres, avant lui, avaient déjà envisagé de tels remèdes, et nombreux furent ceux qui, par la suite, appelèrent aussi de leurs voeux l'industrie au secours du négoce.

"Sachons nous faire producteurs...prouver que nous savons nous aussi acquérir la fortune à la sueur de notre front. Oui, c'est là une nécessité; nos pères ont loyalement acquis dans le négoce, il faut que les fils élaborent la fortune de notre cité à la chaleur du fourneau et la réclament à la force motrice des cours d'eau."
Rapport Ramel. Séance du 12 décembre 1855.

"Il faut surtout s'appliquer à produire si l'on veut que Toulouse garde le rang qu'elle a tenu jusqu'ici et que peuvent et que doivent lui assurer perpétuellement la richesse de son sol, la situation sur un grand fleuve, à l'embouchure de deux canaux, ainsi que l'activité et l'intelligence de sa population."
Séance du 15 janvier 1877.

En 1871, dans une brochure diffusée à l'intention de *"Messieurs les Industriels d'Alsace"*, la Chambre de Commerce de Toulouse recensa d'ailleurs tous ces avantages évidents qui devaient faire de la région toulousaine une terre d'accueil privilégiée pour les usines chassées des régions annexées par l'Allemagne: énergie, main d'oeuvre...

> *" Si vous voulez rester Français, sachez qu'il y a dans le Midi une contrée ignorée jusqu'à ce jour, où la riche nature vous a réservé une place: elle vous tend les bras, vous présente ses ressources locales."*
>
> Rapport Bonnet. Séance du 17 avril 1871.

Quelques années plus tard, ces ressources locales se révélèrent même d'une richesse insoupçonnée quand l'énergie des torrents pyrénéens put être captée pour produire de l'électricité. Il n'en fallut pas davantage pour que renaissent de grands espoirs d'une industrialisation régionale, ce qu'A.Girard, président de la Chambre de Commerce de Toulouse ne manqua pas de rappeler en recevant le Président de la République, Poincaré, en 1913:

> *"Les progrès de la science sont venus apporter à notre contrée de très puissants moyens de relèvement. Par sa situation géographique, Toulouse est le centre de cette région sous-pyrénéenne, à laquelle la houille blanche va fournir d'inappréciables éléments d'activité, et déjà le courant électrique met à son service une force merveilleusement simple dont une main d'oeuvre aussi exceptionnellement douée que celle de ses travailleurs peut tirer les partis les plus rémunérateurs: avec l'aide des circonstances, et aussi celle de l'Etat, les initiatives d'une population à l'inspiration vive et active comme la nôtre ne peuvent manquer de prendre tous les développements qui sont dans les possibilités de notre situation."*
>
> A.Girard. 18 septembre 1913. Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Le plus souvent déçus, ces espoirs d'un développement économique local renaissaient périodiquement, chaque fois que la nature livrait d'autres ressources. Dans les années 1950, ce fut le gaz naturel. Les découvertes de Saint-Marcet en 1939, puis de Lacq après la guerre, furent l'occasion d'insister sur la vocation industrielle contrariée de cette région. En 1959 d'ailleurs, le très sérieux et très officiel Programme d'Action Régionale

élaboré pour la circonscription d'action régionale Midi-Pyrénées indiquait d'ailleurs à son tour:

> *"Dans la conjoncture de grave pénurie d'énergie, qui affecte toute l'économie européenne, la découverte du gisement de Lacq sera un facteur essentiel de l'expansion économique du Sud-Ouest."*

Aussitôt, comme toujours, fleurirent les déclarations les plus insensées. En 1958, l'éditorial du premier numéro de "Sud-Ouest industriel et commercial", nouveau journal des industries et du commerce, s'achevait par une envolée lyrique ahurissante:

> *"Elégantes flèches de Saint-Sernin de Toulouse, de Saint-Michel de Bordeaux, de Saint-Léon de Bayonne, de Sainte-Thérèse de Tarbes, de Saint-Martin de Pau, voici qu'autour de vous vont surgir les usines et fleurir les commerces. Déjà courent dans les airs les fils, et sous terre les "conduites" de la prospérité"*

Et quelques pages plus loin, un article présentait cette "révolution méridionale" qui s'amorçait et qui devait, enfin, doter le Sud-Ouest d'activités à la mesure de ses richesses.

> *"Cette province est une des plus favorisées de France. Rien n'y est excessif, tout y est mesuré, varié, dosé. L'agriculture n'attendait que le signal pour se moderniser ...Terres de polyculture...terres bénies des dieux où l'eau et le soleil mélangent leurs bienfaits...Ainsi la résurrection qui commence trouve-t-elle des terrains propices et des possibilités illimitées...Enfin, par dessus tout, cette large et longue vallée qui court de Toulouse à Bordeaux a la chance d'être bordée par les Pyrénées dont les Gaves, les torrents, les lacs et les fleuves captés et aménagés fournissent des "forces" électriques à portée de la main, qui ont favorisé (pas assez) l'implantation des industries...Mieux encore, en vingt ans, de 1937 à 1957, le sous-sol, dont nous n'attendions rien, nous livre avec le pétrole et le gaz, les plus beaux cadeaux que puisse recevoir une province."*
>
> Sud-Ouest industriel et commercial. N°1. janvier 1958. p.10.

Plus près de nous encore, le bel album illustré publié par le Comité Industriel d'Action Economique de la Région de Toulouse n'était au fond qu'une nouvelle présentation des *"richesses et des espoirs immenses"* (J.Devaud) du Midi toulousain. Malgré une présentation attrayante et moderniste, l'ouvrage — "Richesses et espérances de Midi-Pyrénées"— s'inscrivait largement dans une tradition solidement établie. Cependant, pour la première fois peut-être, ce bilan faisait état d'actions coordonnées, lancées pour briser cette espèce de fatalité qui, malgré l'abondance des ressources naturelles et humaines, maintenait l'économie régionale dans une inquiétante médiocrité.

> *" Nous ne voulons plus que soient détournés nos hommes et nos richesses. Nous les voulons garder chez nous, non pas certes dans des desseins de vieil avare qui veut thésauriser, mais bien au contraire pour les utiliser sur place avec nos ingénieurs et nos travailleurs afin de redonner vie à notre pays."*

Mais force est de constater que cette volonté se limitait surtout à mieux faire connaître le midi-pyrénéen et à le doter de structures d'accueil pour de nouvelles activités, pour les industriels que séduiraient les nouvelles primes de décentralisation.

> *"Aux industriels, nous affirmons que bonheur et prospérité pour eux et leurs ouvriers sont incompatibles avec la bousculade parisienne...Pour l'implantation de nouvelles usines, nous vous présentons des terrains de choix avec la force motrice, la main d'oeuvre, la voie ferrée, les sites à portée de la main. Et bien sûr tous les attraits d'un environnement rural: pour les sombres ateliers parisiens, quelles possibilités de redressement accru; pour les hommes, quelle joie, pour les familles, quelle dignité, pour tous, quelle santé."*

"Installez-vous dans la chlorophylle!", l'appel lancé en d'autres lieux avait fait école. Mais sous la plume de Jacques de Nervo, président du Comité Industriel et membre du Comité régional d'expansion économique, cet appel se voulait à peine raccoleur. Retrouvant la tradition locale, il se paraît d'une hauteur toute aristocratique:

> *"Notre Région peut fournir des cadres, des techniciens, des ouvriers qualifiés, car tous veulent travailler sur place en raison de leur attachement à une région privilégiée.*

Nos onze départements de la région Midi-Pyrénées constituent un pays complet. Nous pourrions presque dresser une "Muraille de Chine" autour de ces onze départements, les habitants vivraient heureux. Mais à un siècle où les contacts régionaux, nationaux et internationaux sont nécessaires et se multiplient, à une époque où les moyens de locomotion les plus rapides sont mis à la disposition de chacun, il est impossible de vivre en régime autarcique."*

*Midi-Pyrénées incluait alors l'Aude, les Pyrénées orientales et les Pyrénées atlantiques. C'est dans cette région élargie, dite circonscription d'action régionale, qu'avait été élaboré le Programme d'action régionale adopté en 1959.

Toutes ces déclarations, tous ces discours témoignent à l'évidence d'une conception étroitement déterministe du développement économique régional, que nul ne songea vraiment à remettre en cause jusqu'à une époque très récente. L'existence de ressources locales était considérée comme une condition non seulement nécessaire mais largement suffisante pour que s'épanouisse la vie industielle et commerciale. Solidement ancrée dans les esprits, cette conviction s'opposait à celle dont on ne trouve aucune trace, qui aurait pu tenter d'expliquer, de façon tout aussi déterministe, les faiblesses de l'économie régionale par l'insuffisance ou la médiocrité des ressources naturelles. Au fond, rien n'excluait pareille interprétation car le jugement porté par les classes dirigeantes sur l'abondance et la qualité des ressources locales susceptibles de soutenir l'industrialisation resta toujours très approximatif, relevant surtout d'une appréciation sentimentale et ne reposant jamais sur un inventaire un tant soit peu méthodique et sérieux.

Mais reconnaître les handicaps naturels —pourtant incontestables — de ces pays toulousains pouvait conduire à une sorte de résignation. Démarche suicidaire pour des "élites" locales qui aspiraient à jouer un rôle public en se présentant comme les meilleurs défenseurs d'une région injustement tenue à l'écart du développement économique. Seuls, quelques rares notables s'aventurèrent parfois dans cette voie dangereuse, mais uniquement pour souligner les avantages d'une telle situation lorsque des contrées pourtant mieux pourvues en activités subissaient plus durement les méfaits d'une crise économique. Ainsi ce conseiller général, qui présidait la Chambre de Commerce de Cahors, en 1934:

> *"Si nous ne présentons point les sommets éclatants du commerce et de l'industrie de la Nation, nous en constituons pourtant une base solide, pondérée, résistante, qui par sa modestie échappe aux grands coups de foudre et assure la pérennité de l'effort de nos prédecesseurs."*
> P.Orliac. Orientation économique et financière. 1934. n°1.

Dans la même brochure que L'Orientation économique et financière consacrait au département du lot, lui faisait écho l'adjoint au maire du chef-lieu qui constatait que *"la poussée d'industrialisation n'avait pas franchi les portes de Cahors"*, ajoutant aussitôt:

> *"La ville est acueillante, les gens y sont peu affairés. La vie n'est pas trépidante. Certains qui n'en sont point originaires s'y fixent pour y jouir de cette ambiance reposante."*

Dénoncer le paradoxe, voire le scandale, de ces "immenses richesses inexploitées" offrait, au contraire, bien d'autres perspectives électorales et justifiait des prises de position beaucoup plus offensives dont les manifestations verbales donnaient aux joutes politiques méridionales un attrait indéniable.

Quand il s'agissait d'apprécier la situation économique de la région, l'étrange consensus qui semble avoir régné durant des décennies parmi les classes dirigeantes n'était-il pas, tout simplement, une justification commode de la place des notables dans la hiérarchie sociale? Ayant perdu leurs espérances mais cultivant les illusions de façon fort astucieuse, il leur suffisait d'organiser le mécontentement des populations et de le détourner vers l'Etat ou, solidarité oblige, vers des intérêts venus d'ailleurs, qui n'auraient cessé d'entraver l'épanouissement des potentialités locales, allègrement surestimées. Une fois désignés les responsables de tous les maux dont souffrait la région, qui, mieux que ces mêmes notables, cultivés, parlant bien, et disposant de loisirs pour se consacrer à la chose publique, pouvait espérer faire aboutir quelques revendications auprès de l'administration et obtenir quelques faveurs pour ces pays injustement brimés?

Certes, nul ne se risqua à prétendre que les hommes de la région, les maîtres de la terre et du négoce, étaient exempts de toute responsabilité. Mais l'on se gardait bien d'aborder le terrain des questions économiques et sociales; si responsabilité il y avait, il ne pouvait s'agir que d'une responsabilité morale, la seule qui fut parfois dénoncée avec quelque virulence. En ce domaine, sauf rare exception, on ne distinguait pas le bourgeois du prolétaire et les défauts étaient globalement attribués à "la race". En 1804 déjà, Dantigny rapportait que les étrangers

aux pays toulousains s'étonnaient de trouver "*chez les habitants cette espèce d'incurie qui se refuse aux grands travaux, aux spéculations neuves, et se livre opiniâtrement à la routine de vieilles habitudes.*"

Et en 1833, Léon Faucher reprenait l'accusation, en écrivant doctement dans le journal "Le Temps":

> "*La vie est trop facile à Toulouse pour que le peuple se sente poussé à être et à faire quelque chose.*"
> Cité par P.Wolff (**286**) p.349.

Moins superficiels dans leurs analyses, plus nuancés dans leurs jugements, d'autres observateurs ont essayé d'expliquer cette "indolence méridionale". Dans un ouvrage célèbre, "L'agriculture et les classes rurales des pays toulousains", Théron de Montaugé, ce physiocrate toulousain égaré en plein XIX° siècle, précisait:

> "*Il faut en chercher la cause dans les dispositions morales de la population et dans les circonstances politiques qui ont fait de Toulouse une ville de jusrisconsultes, de lettrés, de savants, d'artistes et de clercs... Dans notre cité adonnée avec tant d'amour aux arts, aux sciences, aux lettres, à la jurisprudence, c'est-à-dire aux plaisirs et aux travaux de l'esprit, de nombreux cloîtres s'élevaient, asile des études silencieuses et des patientes investigations, refuge des âmes contemplatives et désabusées. En somme, dans ce milieu tout catholique et parlementaire, il n'y avait place ni pour les calculs de la grande industrie, ni pour les spéculations d'un vrai négoce, et il ne paraît pas qu'on fut en général fort épris des choses de l'agriculture.*
> T.de Montaugé. (**230**) pp.128-129.

Un demi-siècle plus tard, le Docteur Labat reprenait les mêmes explications quand il dénonçait "*la douce inhibition des lettres classiques*" et accusait "*la race elle-même...restée latine comme la langue.*"

> "*Tous les fils de la bourgeoisie recevaient invariablement la culture classique, car un bourgeois se serait cru disqualifié s'il n'avait pas fait faire les humanités à son fils; délicieuse culture qui durait dix ans, ornait et assouplissait l'esprit, lui donnait des idées générales et des sentiments élevés, mais ne lui donnait pas la notion de la valeur du temps, ni le sens pratique, ni le goût de l'effort, ni celui de la vie*

intense et rude, comme l'exigent les temps nouveaux."
E.Labat.(**329**) p.641.

"Paris pour voir
Lyon pour avoir
Bordeaux pour dispendre
Toulouse pour savoir"

Le vieux dicton justifiait ainsi bien des choses. Ce dédain pour la vie économique qu'affichaient les bourgeois méridionaux, cette *"superbe toute castillane"*(M.Chevalier) avec laquelle ils accueillaient l'industrie, ne pouvait pas obéir à de vils motifs. Malgré un penchant sans doute excessif pour les lettres et les choses de l'esprit en général, cela témoignait tout simplement d'un véritable art de vivre. On pouvait le déplorer; il n'y avait rien dans cette attitude de moralement répréhensible. D'ailleurs, à l'aube des années 1960, à l'heure de la décentralisation industrielle, certains reprenaient encore cet aveu à leur compte avec un soupçon de nostalgie.

"Le 19e siècle nous a été fatal. Mollement bercés par nos gloires passées, nous jouissions paisiblement de nos demeures Renaissance, de nos chanteurs...de notre climat, de nos académies et de nos toutes proches "campagnes" qui fournissaient à nos nobles, à nos bourgeois et à nos étudiants une vie sans souci et des plaisirs peu coûteux...Terriens — et terriens rentés — nous méprisions quelque peu ces usines dont nous refusions à la fois les fumées nocives, les bruits, la turbulence, les conflits sociaux."
Sud-Ouest industriel et commercial. 1958. n°1. p.6.

Episodiquement, les bourgeoisies locales trouvèrent en leur sein quelques censeurs moins indulgents. En Gascogne E.Labat notait que les fortunes *"presque entièrement constituées par des biens ruraux étaient petites et moyennes, rarement importantes, mais progressaient d'une façon lente, continue et régulière"* grâce à la réduction des naissances, qui évitait les partages successoraux, et par les vertus d'une vie modeste. Mais il dénonçait ces méthodes,*"funestes d'un point de vue moral"*, car elles tendaient à affaiblir *"certaines qualités de l'âme"*.

" La réduction des naissances ne développe guère l'initiative, la volonté, le goût de l'effort, l'esprit d'entreprise, tout ce qui constitue l'énergie de l'homme...L'économie

est peu éducatrice dans le sens de l'énergie, elle procède par abstention, elle a un caractère négatif, elle ne porte pas l'homme en avant vers l'effort, vers les entreprises et les risques."

E.Labat. (**329**) p.640.

Plus sévère,mais plus rare et plus tardive, apparaît la dénonciation, toujours au nom de la morale, de certains comportements bourgeois:

"Autour de 1850, on voit apparaître dans toutes les classes de la société une éclosion d'habitudes nouvelles caractérisées par la recherche des plaisirs faciles et les satisfactions des besoins nouveaux inconnus des vieilles générations...Les revenus qui avaient suffi aux pères pour mener une vie discrète ne permettaient pas au fils de tenir de longues années le rang de désoeuvré voulant paraître."

Z.Baqué. (**325**) p.49.

Jamais, sauf exceptions vite étouffées, l'analyse n'est poussée au-delà. La rente foncière s'engloutissait dans les villes en paiement des services et des biens de consommation, mais c'est seulement cette utilisation qui semblait moralement condamnable et non les effets économiques pervers que son prélèvement entraînait dans les campagnes, privant métayers et fermiers des moyens de production nécessaires au progrès. Quant aux capitaux régionaux excédentaires qui ne s'investissaient pas dans l'achat de nouvelles terres, un grand silence planait sur leur volume et leur utilisation. Leurs détenteurs étaient pourtant ceux-là mêmes qui se lamentaient en déplorant l'insuffisance de la vie industrielle et en vantant les qualités et l'abondance des richesses naturelles locales. Parfois, à la fin du XIX° siècle, alors que déclinaient les revenus des placements fonciers, c'est presque par hasard, au détour d'un discours, dans le feu d'une délibération qu'on devine un aveu timide, une allusion à ces *"épargnes qui vont un peu chaque année, comme les oiseaux migrants, se perdre dans des lointains dorés"*. (Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 10 décembre 1897)

Ainsi circonscrites, les responsabilités des bourgeoisies régionales s'avéraient insuffisantes pour expliquer les causes profondes qui semblaient s'opposer à la mise en valeur des pays toulousains. Pour achever de se disculper aux yeux de l'opinion populaire, ou pour se donner bonne conscience, c'est l'Etat ou quelque puissance économique étrangère à la région qu'il convenait de mettre en accusation. En fait, c'est à l'Etat qu'on réclamait aide et protection; une aide qui devait, estimait-on, se manifester par l'octroi de quelques grands équipements,

en matière de transports surtout, et une protection que l'on souhaitait plus efficace contre la concurrence de capitalistes mieux organisés et beaucoup plus puissants que les possédants du toulousain.

Sur ces objectifs, rien ne séparait vraiment les différents porte-parole de la région dans les conseils généraux ou au Parlement. Entre radicaux et socialistes d'une part, élus des droites d'autre part, le débat s'est presque toujours situé hors du terrain économique pour se développer démesurément — par une sorte de compensation? — sur d'autres sujets, ceux de la religion et de l'école en particulier. H.Lerner a dressé quelques vigoureux portraits de ces radicaux méridionaux dont *"la vision de l'économie devait être assez communément répandue dans le monde des petits bourgeois et des petits paysans propriétaires du Sud-Ouest"*. Une vision qui révélait *"les aspirations d'une mentalité timorée et d'essence petite-bourgeoise attachée à l'économie immobile."* (**220** - p.265). Il n'est guère plus indulgent pour leurs concurrents socialistes du début du siècle, qui, à ses yeux, ne pratiquaient qu'un *"radicalisme de surenchère"*, bien éloigné du marxisme:

> *"Pour nombre d'entre eux, l'idéal révolutionnaire ne dépassait pas le stade des violences verbales et la véritable tradition du socialisme se réflétait dans un réformisme qui se proposait d'assurer la défense de l'artisanat et du petit commerce."*

Quant à la droite, si elle s'opposait avec vigueur aux radicaux et aux socialistes sur les questions religieuses, elle était prête à composer avec eux dès qu'il était question des problèmes économiques de la région. En 1927, non sans humour, le Journal du Tarn évoquait *"la conversion et la mort édifiante"* de M.Lacombe, ancien député-maire de Rodez, qui, radical et anticlérical, *"employa malheureusement les qualités brillantes dont la Providence l'avait gratifié pour combattre les idées religieuses de son enfance et de sa jeunesse...flattant les partis extrêmes par certaines mesures anticléricales comme celle qui consista à supprimer les processions en 1906"*. Mais, revenu à la foi catholique en 1914, il offrait une victoire facile à ses adversaires politiques qui reconnaissaient volontiers le soin *"qu'il apportait à gérer les affaires municipales et à s'occuper des améliorations utiles à la commune"*. Et l'auteur de l'article concluait:

> *"Ainsi a disparu de ce monde et comparu devant le souverain Juge un homme que la passion et l'ambition politique égarèrent*

pendant longtemps et auquel elles inspirèrent des actes que, dans l'intimité de son âme, il devait certainement réprouver"
L.Serin. Journal du Tarn. 16 juillet 1927.

Toujours dans l'Aveyron, même attitude des droites envers le radical Emile Maruéjouls, député de Villefranche-de-Rouergue de 1889 à 1908,et ministre dans le cabinet Combes!

" Il détenait le portefeuille des Travaux publics dans ce ministère abhorré; il collaborait donc directement à cette politique contre laquelle les représentants s'élevaient de toute leur énergie. Pourtant, chaque année, la majorité de droite du Conseil général maintenait Maruéjouls à la présidence de l'Assemblée départementale; elle rendait ainsi hommage à ses qualités personnelles, à son autorité, à sa courtoisie et à son dévouement aux intérêts du département."
G.Subervie. Revue du Rouergue. 1950 pp.454-455.

Quant à son fils, élu conseiller général en 1922, mais plusieurs fois battu dans des consultations nationales où il portait les couleurs de la gauche, sa notice nécrologique parue dans la très conservatrice Revue du Rouergue est aussi très révélatrice de cet état d'esprit:

"Ses traditions familiales lui imposaient de siéger à la gauche du Conseil général, mais ce grand bourgeois — qui par certains côtés rappelait les allures et les penchants de Caillaux — avait un fond éminemment conservateur."
G.Subervie. id.

Ces quelques exemples l'illustrent bien: lorsqu'il s'agissait d'intérêts locaux ou des problèmes économiques de la région, rien n'opposait vraiment droites et gauches: un accord tacite s'établissait presque toujours pour exiger aide et protection du pouvoir central. De droite ou de gauche, les notables chèrchaient avant tout à imposer l'idée qu'ils étaient les meilleurs intermédiaires entre les populations et le monde mystérieux de l'administration et du pouvoir central. On imagine aisément combien se développèrent alors les réseaux de clientélisme.

Ce recours systématique à l'Etat, dès qu'il s'agissait de problèmes économiques, n'était pas chose nouvelle en ces contrées méridionales. T. de Montaugé rappelait qu'au XVIII° siècle déjà, *"c'est l'Intendant qui personnifiait*

en lui presque toute l'autorité royale et vers lequel, par conséquent, étaient tournés les regards de tous ceux qui avaient soif d'honneurs d'emplois ou de secours... et semblaient en attendre le salut". (**230**)

Ecrits à plus d'un siècle de distance, deux textes, parmi bien d'autres, soulignent d'ailleurs la pérennité de cette attitude et sa vanité.

> *"Les objets de l'industrie des habitants de ce département sont en très petit nombre et se réduisent à quelques étoffes grossières, à des toiles de maisons et à quelques tanneries...Quant au commerce, ce département n'a que celui de ses denrées; aussi l'importation y est-elle à l'exportation comme 1 à 20... Cependant on n'y est point sans activité, et si, avec la protection du gouvernement, les moyens de ses habitants s'accroissent, on verra s'élever bientôt de nombreuses manufactures."*
>
> Annuaire du Gers pour l'An XI. pp.4-5

> *"Si le développement économique dans le département n'est pas tout à fait ce qu'il devrait être et si l'on n'y constate qu'une prospérité relative, il ne faudrait pas en conclure que le Gers soit incapable d'un admirable essor le jour où l'outillage économique et social qui lui est nécessaire sera à même d'encourager une population vaillante au travail. Avec un peu de bonne volonté et d'énergie, un peu moins de quiétude optimiste peut-être, le Gers pourrait rendre bonne, sinon brillante, une situation qui n'est qu'à peine suffisante ."*
>
> Président de la Chambre de Commerce d'Auch. L'Orientation économique et financière. 1931.

Les appels à l'Etat-providence se sont multipliés à partir du moment où les pouvoirs publics ont engagé une grande politique de travaux publics pour doter le pays d'une infrastructure cohérente. C'est alors au nom de la justice distributive et non pas en quémandeurs honteux que les collectivités territoriales ou les groupements d'intérêts économiques locaux ont réclamé leur part de ces équipements dont ils disaient attendre tous les bienfaits et, par-dessus tout, l'épanouissement de la vie économique.

"On préviendra surtout le mécontentement des populations en donnant à chacune d'elles une part proportionnelle aux charges qu'elle supporte. C'est au moyen de cette justice distributive qui ne fait aucune différence dans les actes entre ceux qui sont près et ceux qui sont loin d'elle, qui conserve à chaque localité sa position commerciale, qui tient compte de son importance relative, respecte ses droits acquis, qu'on fera taire ces discussions ardentes qui ne manquent jamais de s'élever parmi les représentants des départements lésés, qu'on évitera ces oppositions qui sont toujours embarrassantes."

Rapport J.Albert. Chambre de Commerce de Toulouse. 1853.

Ces principes, rappelés à l'occasion d'un débat sur "les projets de chemins de fer à construire dans les départements pyrénéens" expriment clairement toute la philosophie qui guida pétitions et mémoires adressés aux pouvoirs publics pendant des décennies. A l'occasion de chaque projet de voie ferrée, lorsqu'on projeta de modifier le statut juridique des canaux du Midi ou d'en entreprendre la modernisation, plus tard à propos d'une liaison aérienne entre Paris et Toulouse, les mêmes arguments ont été utilisés.Parmi des dizaines on ne retiendra ici que quelques exemples, laissant pour les chapitres ultérieurs une analyse plus précise.

En 1860, c'est le Conseil municipal de Castres, qui réclame avec insistance un embranchement ferroviaire vers l'artère maîtresse du bassin aquitain, Bordeaux-Sète, inaugurée en 1857.

"Au moment où délivrant le commerce de ses entraves vous promettez aide et protection aux industriels français pour la lutte qu'ils auront à soutenir contre la concurrence étrangère, les négociants de l'arrondissement de Castres, particulièrement intéressés par cette lutte, seront-ils abandonnés à l'isolement et privés d'un moyen d'action indispensable pour les soutenir?... Pourquoi cette portion d'Empire serait-elle si durement traitée? La population castraise semblait mieux mériter du gouvernement par son énergie, et nous osons le dire, par son patriotisme et son dévouement..."

Adresse à l'Empereur. Citée par Estadieu. (374)

Quelques années plus tard, analysant les projets de voies ferrées à inscrire au plan Freycinet, la Chambre de Commerce de Toulouse présentait ses voeux en affirmant que *"le moment était venu, pour l'Etat, de faire un acte notable de justice distributive"*.

Et c'est toujours vers l'Etat que se tournèrent les représentants coalisés de la région lorsque se précisa, en 1933, la menace d'un transfert à Paris ou à Marignanne de la tête de la célèbre ligne aérienne ouverte vers l'Amérique du Sud par les équipes toulousaines de Latécoère.

> *"Si les droits acquis ne suffisent pas à justifier les revendications des assemblées locales politiques et économiques, l'intérêt du service et l'intérêt national devraient décider M. le Ministre à nous accorder le maintien et le développement d'une grande gare aérienne à Toulouse."*
>
> Voeu du Conseil général de la Haute-Garonne. 1933.

La référence à l'intérêt national est intéressante — *"il serait souverainement imprudent d'accumuler sous un même toit, à Marignanne, tous les services des lignes aériennes internationales"* — elle n'a cessé d'être utilisée à tout propos pour faire aboutir des revendications strictement régionales. Mais pour attirer l'attention du pouvoir central, tous les moyens semblaient bons.

*

* *

Des richesses insoupçonnées, peu ou pas mises en valeur, des bourgeoisies locales impuissantes qui prenaient la tête de toutes les croisades contre tous ceux qui, hors de la région — Etat, intérêts industriels et financiers — semblaient s'opposer au développement de ces contrées méridionales. Le scenario était cohérent, mis au point empiriquement par les classes dirigeantes de la région pendant le XIX° siècle au fur et à mesure que s'affaiblissait leur pouvoir économique face au capitalisme triomphant. Il permettait aux bourgeoisies locales d'apparaître, elles aussi, comme des victimes, et les aidait, en même temps, à conserver leur place dans la hiérarchie sociale en s'imposant comme les intermédiaires obligés entre les populations et le pouvoir central. Qu'il ne reposât sur aucune analyse sérieuse des réalités et des processus économiques, peu importait. Il servait tellement bien les notables de tous bords dont il assurait la pérennité, que l'on prit soin

d'éviter tout ce qui pourrait compromettre le consensus qui s'était établi sur ces questions. Dans ces conditions, une réflexion nouvelle et plus approfondie sur les problèmes économiques régionaux paraissait incongrue et pouvait même s'avérer dangereuse pour l'équilibre social. Pendant l'entre-deux-guerres quelques tentatives en ce sens, comme celle d'H. Lagardelle (**219**) furent vite étouffées. Mais, trop affaiblies, les bourgeoisies locales ne pouvaient freiner le développement d'une recherche scientifique indépendante qui s'épanouit après la deuxième guerre mondiale et posa en termes nouveaux la question du "retard" économique de Midi-Pyrénées, de ses causes et de ses conséquences.

2. La géographie classique et les problèmes de la région.

Il faut attendre l'entre-deux-guerres pour que commence à s'élaborer une connaissance méthodique et scientifique de l'histoire, de la géographie et de l'économie des pays toulousains. Le géographe Daniel Faucher en fut un des plus brillants et des plus dynamiques promoteurs.

Auparavant, les recherches historiques n'avaient abordé qu'exceptionnellement le XIX° siècle et, en 1935 encore, l'historien de Toulouse, Henri Ramet, arrêtait ses investigations à la période révolutionnaire, estimant que le XIX° siècle n'avait pas *"donné lieu à des études suffisantes"* (**278**). Quelques érudits animaient les séances périodiques des diverses académies et sociétés savantes locales qui avaient proliféré, le plus souvent dans un cadre étroitement départemental. Leurs communications révèlent un intérêt prononcé pour les biographies ou la paraphrase de documents tirés des archives publiques ou privées. Tout cela dans la plus parfaite improvisation, au gré des goûts et des trouvailles de chacun. Voisinent ainsi dans les revues de ces cénacles intellectuels, des articles aux prétentions littéraires, scientifiques, historiques ou archéologiques, dont une étude approfondie, qui reste à faire, apporterait certainement de précieuses indications sur les mentalités des élites régionales. Pour bien des notables, ces recherches constituaient un passe-temps privilégié, qui leur conférait une certaine considération sociale à un moment où déclinait leur puissance économique. Leurs thèmes, les réflexions qu'elles alimentaient, souvent par référence aux situations du moment et à l'évolution des moeurs, donnent une idée assez précise de l'idéologie dominante dans ces milieux. En apparence désintéressée, cette activité intellectuelle est indissociable des attitudes socio-économiques évoquées ci-dessus; elle leur procurait parfois une caution pseudo-scientifique, même si tel n'était jamais leur but avoué.

Tout n'est pas à négliger dans cette production hétérogène. Certains ouvrages présentent un intérêt documentaire appréciable et ont assuré la transition avec les premiers travaux historiques sérieux réalisés à la même époque. Ces derniers, moins disparates mais plus rares, l'historien contemporain les juge pourtant *"bien peu recommandables"*(P.Wolff) et seuls quelques inventaires critiques d'archives ou de bibliothèques trouvent grâce à ses yeux (**286**). Ils préparaient en effet le développement de la recherche scientifique qui s'est épanouie dans le cadre universitaire au cours du dernier demi-siècle.

A partir de 1897, trois des quinze chaires magistrales de la Faculté des Lettres de Toulouse furent occupées par des historiens. Coup sur coup, l'histoire de la France méridionale (1886) puis l'histoire moderne et contemporaine avaient été jugées dignes d'une telle promotion. Créées en 1889 et publiées par l'éditeur toulousain E.Privat, les "Annales du Midi" assuraient la diffusion des travaux universitaires.

Générale ou méridionale, cette histoire ne présentait pourtant pas une grande originalité: érudite, le plus souvent biographique, plus soucieuse des événements que de la vie sociale, l'époque médiévale était son terrain favori et la Révolution française marquait une limite chronologique au-delà de laquelle s'aventurer était sinon déchoir, tout au moins faire preuve d'une bien grande témérité. En fait, une bonne illustration toulousaine des tendances de l'histoire universitaire française de la fin du XIX° siècle, dominée par Langlois et Seignobos, et popularisée par Lavisse dans les écoles de la République.

Avant la guerre de 1914, une seule thèse fut consacrée à la région, mais soutenue à Paris,celle de Léon Dutil sur "L'état économique du Languedoc à la fin de l'Ancien Régime" (**197**). Très souvent utilisée par la suite, elle traduit des préoccupations nouvelles et présente pour la première fois, passées au crible de la critique, une masse d'informations précises sur les questions économiques de la fin du XVIII° siècle, c'est-à-dire sur une période qu' avaient coutume de présenter comme un"âge d'or", non seulement les nostalgiques de l'Ancien Régime, mais aussi tous ceux qui, dans la région, avaient vu leur fortune menacée ou compromise au cours du XIX° siècle. Dans le tableau de L.Dutil, tout apparaît pourtant bien figé et la description minutieuse des activités économiques ne dépasse guère le stade d'un bon inventaire raisonné.

Sociétés savantes et universitaires étaient ainsi incapables d'apporter une contribution efficace à la connaissance des problèmes qui assaillaient alors les pays toulousains. Dépeuplement, structures sociales

sclérosantes, mécanismes économiques du capitalisme moderne restaient en dehors de leurs préoccupations. Dans une certaine mesure, l'intérêt pour un passé plus lointain et plus brillant — mais concevait-on alors de présenter du passé autre chose que ses riches heures, sinon pour mettre en valeur le rôle de quelques grands hommes providentiels? — peut apparaître comme un refuge commode. Les bourgeoisies locales trouvaient d'ailleurs dans ces travaux une confirmation éclatante de leurs dires: ce passé n'était-il pas la preuve que, par la suite, ON avait tout mis en oeuvre pour que la vie économique de ces pays, aux richesses si nombreuses et si variées, ne puisse s'épanouir comme elle l'aurait dû?

Le rayonnement de la géographie était encore plus discret. Récits de voyages et d'explorations, considérations coloniales faisaient les beaux jours de la Société de Géographie de Toulouse, reconnue d'utilité publique en 1896. Notables — commerçants ou juristes — y côtoyaient une pléiade de militaires ayant fait carrière dans les troupes coloniales.

La Faculté des Lettres possédait bien, depuis 1897, une chaire de géographie. Elle était occupée par un historien, M.Dognon, qui la conservera jusqu'en 1925. Spécialiste des institutions du Languedoc pendant l'Ancien Régime, il était bien peu préoccupé par les courants novateurs qui affectaient la géographie française à la même époque. Jeune étudiant en 1925, Gratien Leblanc a évoqué *"ce maître imposant, à la barbe blanche"*, ne pouvant *"terminer son programme de géographie ancienne qui en restera entre Strabon et Eratosthène."* (**274** -p.177)

C'est dans cette atmosphère bien routinière que D.Faucher arriva à Toulouse. Ancien élève de l'Ecole normale d'instituteurs de Valence, il venait de soutenir sa thèse sur "Plaines et bassins du Rhône moyen". Formé à la géographie moderne par le maître grenoblois Raoul Blanchard, il apportait avec lui les préoccupations originales d'une discipline universitaire, entièrement transformée sous l'impulsion de Paul Vidal de La Blache, que tous les géographes d'alors reconnaissaient comme leur maître.

a) Naissance de la géographie toulousaine.

Depuis quelques années, les premières productions de l'école géographique française ont suscité bien des commentaires. Les géographes des années 1970, inquiets ces nouvelles orientations et des menaces d'éclatement de leur discipline, ou simplement soucieux de réflexion épistémologique, ont éprouvé le besoin de revenir aux sources. A.Meynier, P.Claval, A.Reynaud, Y.Lacoste... chacun à sa manière s'est livré à une relecture de Paul

Vidal de La Blache, négligeant sans doute un peu trop les écrits d'autres pères fondateurs de la géographie française, Jean Brunhes et Albert Demangeon par exemple. Il ne saurait être question de reprendre ici et de commenter les idées de ces pionniers. Mais, dans la mesure où elles ont guidé et orienté les travaux des chercheurs toulousains, aux prises avec les réalités complexes de leur région, il n'est pas possible de les ignorer. Dans une large mesure, elles leur ont donné l'indépendance d'esprit et la volonté de se dégager des schémas traditionnels que les classes dirigeantes avaient imposé, on l'a vu, pour expliquer l'origine et les manifestations de la léthargie économique et de l'immobilisme social dans les pays toulousains.

C'est une tâche immense qui attendait les jeunes chercheurs groupés autour de D.Faucher. A Toulouse, au début des années 1930, *"tout ou presque restait à faire dans le domaine géographique"*; il fallait partir *"à la découverte du Sud-Ouest, terra quasi incognita"* (F.Taillefer. RGPSO.1970).

Ces recherches nouvelles attirèrent aussitôt les esprits curieux, et en particulier quelques jeunes historiens, déçus par le poids des traditions qui figeait leur discipline. Daniel Faucher s'attacha à en faire connaître les résultats auprès du grand public et créa pour cela la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, dont il avait clairement défini les objectifs.

> *"La Revue géographique des Pyrénées et du Sud Ouest a donc l'ambition de faire connaître d'une manière scientifique les Pyrénées et le Sud-Ouest, c'est-à-dire d'en analyser, suivant l'esprit géographique, les caractères physiques et humains(...) Elle espère ainsi devenir un instrument de travail, non seulement pour les spécialistes de la géographie, mais pour les membres de l'enseignement, et pour tous ceux qui, à des degrés divers, ont besoin de connaître objectivement les réalités géographiques dont elle s'occupera principalement."*
>
> D.Faucher. Bulletin de l'Université et de l'Académie de Toulouse. Décembre 1929. p.71.

Cette géographie novatrice ne pouvait s'élaborer à l'abri des murs de l'Université. Entreprenant, à l'image de son maître Raoul Blanchard, D.Faucher bouleversa dès son arrivée les habitudes toulousaines: création de l'Institut de Géographie, aménagement de locaux spécifiques dans les combles de la Faculté, achat de centaines de cartes topographiques ou géologiques et, grâce aux

prestations du plan Dawes, acquisition de cartes murales allemandes pour l'étude des grands pays du monde; enfin, organisation d'une bibilothèque qui devait *"rassembler, peu à peu, par dons et achats, tous les ouvrages nécessaires aux études portant sur le Sud-Ouest et les Pyrénées"*.

Georges Jorré, recommandé par R.Blanchard, fut chargé de conférences et remplaça R.Rey, auteur d'une thèse... d'archéologie médiévale, qui assurait auparavant cette fonction. Le travail sur le terrain se développa rapidement grâce à de fréquentes excursions dont une au moins, chaque année, durait plusieurs jours. Des contacts d'un genre nouveau se nouèrent ainsi entre "le" professeur et ses étudiants, ce qui n'alla pas sans quelques froncements de sourcils chez d'autres maîtres de l'Université.

Dès 1930, dans le Bulletin de l'Université de Toulouse, en moins de cinq pages où l'on reconnaît aisément son style vigoureux et sans effet littéraire superflu, qui tranche sur la tonalité habituelle de cette publication, Daniel Faucher présentait l'oeuvre déjà accomplie. On y sent passer toute l'ambition d'un homme d'action pour son métier et sa discipline, la conclusion prenant même des allures d'un ordre du jour offensif.

> *"Dès à présent, l'Institut de Géographie de la Faculté des Lettres croit qu'il a heureusement travaillé à rendre plus attirantes et plus efficaces les études de géographie. Le nombre croissant des étudiants qui suivent les cours et les excursions en est une preuve non équivoque. En même temps, il s'est efforcé d'organiser les recherches régionales et les sympathies que son effort a rencontrées lui font un devoir de persévérer dans cette voie".*
>
> Bulletin de l'Université de Toulouse. Février 1930. p.134.

En l'espace de quatre années, il est vrai,neuf mémoires avaient été soutenus pour le Diplôme d'Etudes Supérieures; leurs sujets témoignaient de la variété des préoccupations de la géographie toulousaine.

G.Leblanc: Toulouse, étude de géographie urbaine.
L.Goron: Les Petites Pyrénées.
A.Monnié: La zone industrielle de Carmaux-Albi.
F.Delaruelle: Population et habitat du Lauragais.
J.Sermet: La région sud-orientale du Quercy.
M.Chatelard: L'habitat dans les Pyrénées ariégeoises.
P.Lasserre: Lourdes et sa région.
L.Jasserand: Le Razès.
R.Pic: La vallée sous-pyrénéenne de la Neste et de la Garonne.

Dans le même temps, quelques collaborateurs extérieurs au monde universitaire apportaient leur contribution aux travaux et donnaient des articles à la Revue, tels H.Garau, ingénieur en chef dela Compagnie des Chemins de fer du Midi, ou L.Babonneau, ingénieur électricien à l'Union Pyrénéenne Electrique, dont le travail sur "L'énergie électrique dans les Pyrénées" sera soutenu comme thèse d'Université en 1938.

Daniel Faucher déployait une activité incessante pour faire connaître la géographie toulousaine et, plus généralement, l'esprit géographique, dans tous les milieux régionaux. Il se tourna bien sûr vers les enseignants, ceux des Lycées, parmi lesquels ses anciens étudiants devinrent peu à peu bien représentés, mais aussi les instituteurs auxquels il adressa un vibrant plaidoyer "Pour la culture géographique".

> *"Les exigences d'un enseignement géographique tourné réellement vers l'éducation intellectuelle devrait commander l'orientation des études faites dans les Ecoles Normales(...) Nous sommes persuadés qu'à nous suivre* (les instituteurs) *éprouveraient non seulement le plaisir qui vient des études méthodiquement conduites(...), dont on connaît les moyens et le but, mais ils auraient vite contracté les habitudes d'esprit grâce auxquelles le paysage et l'homme dans le paysage prendraient pour eux une physionomie nouvelle. Le besoin de bien voir pour comprendre serait inséparable de leur vie de chaque jour. Ce serait pour leur intelligence un enrichissement, pour leur enseignement une source de satisfactions renouvelées."*
>
> D.Faucher, Bulletin de l'Université de Toulouse. Octobre 1938. p.15.

Pour aider les instituteurs dans cette voie, il collabora à la rédaction de nombreux manuels scolaires et rédigea une partie des six fascicules intitulés "Etudes régionales pour l'enseignement", publiés pendant la guerre.

Toujours pendant les années 1930, on ne compte pas ses interventions dans des conférences, dans des périodiques locaux (Bulletin municipal de Toulouse, Revue du Groupement régional des Chambres de Commerce...) En 1938-1939, un pas supplémentaire est franchi quand l'occasion lui est donnée de s'adresser directement à un très large auditoire: pour le poste radiophonique Toulouse-Pyrénées, il organise avec C.Higounet, R.Plandé et J.Sermet, une série d'émissions au cours desquelles sont présentées Toulouse et les villes de la région(**200**).

Tout cela conduisait logiquement D.Faucher vers une géographie tournée vers l'action: après la guerre, il fonda le Comité pour l'Etude et l'Aménagement de la région toulousaine.

Mais à la Libération, cette activité multiforme et son engagement militant dans la Résistance l'avaient désigné pour prendre en mains les destinées de la Faculté des Lettres. Nommé Doyen, il fut confirmé dans cette fonction par l'élection et l'exerça jusqu'à l'heure de sa retraite, en 1952. A partir de ce moment-là, ses travaux s'orientèrent plus exclusivement vers les questions de géographie rurale. L'Institut de Géographie et la Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest n'en continuèrent pas moins dans la voie qu'il avait tracée, sous l'impulsion de ses anciens élèves. Mais déjà s'annonçaient bien des interrogations: les méthodes et l'objet même de la discipline ne faisaient plus l'unanimité. Au temps de l'intuition créatrice succédait "*le temps des craquements*" (A.Meynier). De nouveaux concurrents se dressaient aux côtés de la géographie toulousaine et participaient activement à la connaissance des réalités régionales. L'histoire sortait peu à peu de sa torpeur pour aborder de nouveaux territoires et la sociologie ne négligeait plus l'espace vécu des groupes humains. Au fur et à mesure que se développaient les équipes de recherche, de nouvelles approches des problèmes géographiques s'imposaient et les géographes n'en avaient plus l'initiative comme pendant l'entre-deux-guerres. Ce bouillonnement intellectuel n'en fut pas moins aussi intense et fécond que celui des années 1930; mais un seul homme ne pouvait plus coordonner et maîtriser des recherches de plus en plus spécialisées et diversifiées.

A partir des quelques cinquante tomes de la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, à travers une pléiade de grandes thèses préparées à Toulouse ou consacrées à Midi-Pyrénées par les géographes et les historiens entre 1930 et 1960, il convient maintenant de préciser comment, et dans quelle mesure, la recherche scientifique a presque entièrement renouvelé l'analyse des réalités régionales. Jusqu'aux années 1950, ce furent les géographes qui apportèrent la contribution essentielle avec les grandes thèses d'A.Meynier sur les Ségalas et la Châtaigneraie (1931), de P.Deffontaines sur la Moyenne-Garonne (1932), de F.Taillefer sur la morphologie du piémont pyrénéen (1951), de J.Coppolani sur Toulouse (1954) et de M.Chevalier sur la vie humaine dans les Pyrénées ariégeoises (1956). Les historiens prirent ensuite le relais en renouvelant ou en étendant le champ de leurs recherches, en posant de nouveaux problèmes ou en les formulant différemment: P.Wolff, en 1954, avec l'étude du commerce et des marchands toulousains au XV° siècle, A.Armengaud ensuite, qui s'attaqua à la grande question, celle des origines du "sous-développement" de l'est aquitain, déjà sensible au milieu

du XIX° siècle. Un peu plus tard, G.Caster et J.Sentou apportèrent à leur tour d'intéressantes précisions sur la complexité des processus qui avaient pu conduire à une telle situation, l'un en présentant les pays toulousains à une époque où le commerce du pastel leur donnait fière allure, l'autre en scrutant scrupuleusement la composition des fortunes dans la société toulousaine pendant la Révolution française. Plus près de nous enfin, G.Frêche, dans un cadre anachronique mais séduisant pour le géographe de l'actuel — la région Midi-Pyrénées— s'est attaché à démêler les forces et les faiblesses de l'économie et de la société des pays toulousains à l'époque des Lumières. Signalons encore dans des domaines relevant moins directement de la géohistoire, les travaux pionniers de R.Trempé sur les mineurs de Carmaux entre 1848 et 1914, et ceux d'H.Lerner relatifs au grand quotidien de Toulouse, fondé en 1871 : La Dépêche.

Pendant que s'épanouissaient ces oeuvres novatrices des historiens, les géographes n'en relâchaient pas pour autant leurs efforts. En 1965, c'était la thèse magistrale de R.Brunet sur les campagnes toulousaines que suivaient les nombreux travaux des équipes de recherches orientées et guidées vers l'étude des problèmes urbains, des relations villes-campagnes et des problèmes d'aménagement du territoire par B.Kayser, ou entraînées par d'autres vers de nouvelles synthèses en géographie physique.

b) Principes et méthodes de l'école géographique française.

Lorsque D.Faucher arriva à Toulouse, l'école géographique française possédait déjà ses lettres de noblesse. A quelques nuances près, ni l'objet ni les méthodes de la discipline ne soulevaient d'objections majeures: la géographie étudiait les rapports qu'entretenaient les groupes humains avec le milieu dans lequel ils vivaient.

Au XIX° siècle, le développement des sciences naturelles avait complètement renouvelé les connaissances relatives aux diverses composantes des milieux physiques. C'est dans ces milieux variés et complexes que se développaient les phénomènes de production, de consommation et d'échanges.

> *"Peu à peu ce monde extérieur se révèle plein d'enseignements. Ce qui paraissait fortuit, isolé, se manifeste comme lié à d'autres phénomènes: on voit des rapports entre les pluies et les formes du relief, entre les couches de terrain et les sources,*

> *entre celles-ci et la culture, l'habitat, la position des villages. On s'aperçoit aussi que les choses qu'on croyait figées, immuables, ont changé sans cesse et qu'elles changent encore; et que cette évolution se produit d'après certaines lois, pour certaines fins."*
>
> P.Vidal de La Blache. Annales de Géo. 1905. p.205.

En quelques phrases P.Vidal de La Blache traçait ainsi la voie des recherches géographiques. La géographie, on ne cessera de le répéter ensuite, était l'étude des rapports: rapports entre les différents éléments du milieu physique,il s'agissait alors de géographie physique; rapports entre les groupes humains et ce milieu, et dans ce cas on parlait de géographie humaine. Mais cette géographie humaine ne devait pas être traitée *"comme une sorte d'épilogue"*:

> *"Elle ne s'oppose pas à une géographie d'où l'élément humain serait exclu."*
> (**86**)p.3.

> *"L'attention doit être sans cesse ramenée de la nature à l'homme, et inversement, comme aux deux termes solidaires du problème"*
> Annales de Géo. 1905.

C'est dans un cadre régional que ces rapports se prêtaient le mieux à une analyse correcte comme le montrèrent vite les célèbres thèses des pionniers de l'école géographique française, celle d'A.Demangeon sur la plaine picarde (1905) ou celle de R.Blanchard sur les Flandres (1906). En ce sens, *"La géographie se distingue comme une science essentiellement descriptive"* (Vidal. An. de Géo.1913.), sans pour autant renoncer à l'explication.

> *"Par dessus le localisme...des rapports généraux entre la terre et l'homme se font jour."*
> P.Vidal de La Blache (**86**).

C'était l'affirmation sans équivoque, par Vidal de La Blache lui-même, des possibilités de développement d'une géographie générale, née de la confrontation des données fournies par de multiples études régionales. Une géographie générale sans doute modeste, plus soucieuse de classification, de typologies, que de lois, encore que le mot apparaisse quelquefois chez Vidal de La Blache.

Ces rapports entre l'homme et le milieu se manifestaient

dans les paysages par des destructions (les défrichements) ou se matérialisaient par des constructions durables: champs, villages, villes routes...

> *"Cette lutte héroïque du génie humain pour dompter les puissances hostiles, les asservir à ses fins, pour imprégner d'humanité le paysage naturel...cet effort prométhéen aboutit en fin de compte à la création d'un paysage où il s'exprime tout entier."*
> Max.Sorre.(**78**) tome 2. p.5

Au fond, la géographie humaine se devait d'étudier *"les oeuvres humaines matérielles"*(J.Brunhes), et, en ce sens, se justifiait pleinement la célèbre formule vidalienne, elle était *"science des lieux et non des hommes"*.

Mais les rapports de l'homme avec son milieu n'ont cessé de varier au cours des temps. L'école géographique française, née de l'histoire universitaire, ne pouvait l'oublier. Elle rejetait donc vigoureusement, dans ses déclarations au moins, l'existence d'un quelconque déterminisme naturel. La nature n'imposait rien.

> *"Dans ce contact entre l'Homme et la terre, c'est l'homme qui fait jaillir l'étincelle."*
> J.Brunhes.(**12**) p.37.

> *"Pas de déterminisme absolu, mais seulement des possibilités mises en oeuvre par l'initiative humaine, pas de fatalité, mais des volontés humaines."*
> A.Demangeon. (**25**) p.31.

Le rejet du déterminisme, largement justifié par la confrontation des monographies régionales, s'inscrivait aussi dans ce mouvement philosophique du début du siècle qui fondait son optimisme sur les immenses possibilités que les sciences et les techniques semblaient alors offrir aux hommes.

> *"L'action présente et future de l'homme, maître désormais des distances, armé de tout ce que la science met à son service, dépasse de beaucoup l'action que nos lointains aïeux ont pu exercer."*
> P.Vidal de La Blache. (**86**) p.15.

Rejeter tout déterminisme naturel, c'était affirmer sa foi dans le progrès scientifique, sa foi dans l'homme, c'était croire à la diffusion de ce progrès — de la civilisation — sur d'autres continents. Et cette mission

était celle de la colonisation.

> *"Félicitons-nous en, car l'entreprise de colonisation à laquelle notre époque a attaché sa gloire, serait un leurre si la nature imposait des cadres rigides au lieu d'ouvrir cette marge aux oeuvres de transformation ou de restauration qui sont au pouvoir de l'homme."*
> P.Vidal de La Blache. (**86**)

Ses écrits et les orientations qu'il donna à ses recherches ou à celles de ses élèves en témoignent, D.Faucher partageait largement les vues des pionniers de la géographie française.

> *"Ce que les non spécialistes peuvent demander de mieux à la géographie, ce sont des habitudes d'esprit qui permettent le rapprochement des phénomènes physiques et des faits humains, pour en rechercher les rapports permanents et les relations variables. Toute étude de géographie physique doit conduire à l'humain; elle n'est que la recherche des éléments du milieu naturel qui ont pu agir sur les modes d'existence des hommes, soit qu'ils aient été contraints de les subir, soit qu'ils aient cherché à les corriger et à s'en rendre partiellement maîtres pour les utiliser et s'en affranchir."*
> D .Faucher. (**29**)

Dans le Sud-Ouest français de l'entre-deux-guerres, on raisonnait encore à partir de connaissances bien approximatives sur un milieu naturel que l'on paraît de toutes les richesses ou qu'on accablait de tous les maux selon les besoins de la cause à défendre. La crue de la Garonne et de ses affluents de rive droite,en 1930, provoqua d'importantes destructions des oeuvres humaines qui soulignèrent cruellement tout l'intérêt de la problématique géographique. N'était-ce pas l'illustration des rapports complexes qui existaient entre les différentes cpmposantes du milieu géographique où se combinaient éléments physiques et installations humaines? Des rapports dont l'équilibre se modifiait en permanence et parfois de façon brutale. L'occasion fut mise à profit par les géographes qui tentèrent de décrire, puis de démêler causes et conséquences de cette manifestation catastrophique des rapports de l'homme avec le milieu physique. Un numéro entier de la toute jeune Revue Géographique

des Pyrénées et du Sud-Ouest fut consacré à ces questions dans les mois qui suivirent l'événement. S'il en était encore besoin, preuve était faite de l'intérêt d'une connaissance géographique sérieuse de la région, et, pourquoi pas, de son utilité pratique pour la collectivité, si cette connaissance était mise à profit pour prévenir semblables dommages. Un demi-siècle après les inondations catastrophiques de 1875 qui avaient ravagé le pays toulousain, il y avait mieux à faire que des prières publiques pour organiser une défense efficace contre les caprices de la Garonne et de ses affluents. En ce domaine,la connaissance devait précéder l'action; le rôle des géographes était tout indiqué.

Dans un ordre apparemment très dispersé, de nombreuses recherches furent alors entreprises dans la région. Les Pyrénées toutes proches stimulèrent bien sûr la plus vive curiosité: c'est dans la montagne que sur de courtes distances se révèlent les combinaisons les plus variées et les plus contrastées entre le relief, la géologie, le climat, la végétation, l'agriculture, l'industrie, le thermalisme...L.Goron, qui enseignait aux Ecoles Normales de Foix, participa activement au développement de cette connaissance géographique de la partie ariégeoise et garonnaise de la chaîne. Géologues et botanistes, M.Castéras et H.Gaussen pour ne citer que les contemporains les plus renommés, avaient déjà ouvert la voie et collaborèrent efficacement avec les géographes, pratiquant sur le terrain une interdisciplinarité féconde, bien avant qu'on ne tente de l'institutionnaliser et de l'enfermer dans des structures rigides.

De Toulouse aux Pyrénées, du Béarn au Rouergue, c'est l'ensemble de l'Aquitaine orientale qui subit les assauts curieux des géographes. Beaucoup plus sans doute qu'après la guerre où prévaudront les problèmes d'interprétation, entre 1930 et 1940, c'est une riche moisson documentaire qu'engrangea la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Mais au fur et à mesure que progressait cette collecte, la géographie toulousaine se heurtait aux mêmes difficultés méthodologiques et épistémologiques que l'ensemble de la géographie française.

c) *Limites et ambiguïtés de la géographie classique.*

— Géographie physique et géographie humaine.

Dès l'origine s'était posé le problème de l'unité de la géographie, dont les préoccupations semblaient d'une variété infinie.A plusieurs reprises Paul Vidal de La Blache avait refusé d'admettre l'existence d'une géographie physique autonome. Toutefois, pour répondre

à la question essentielle, celle des rapports de l'homme et de son milieu, il avait reconnu la nécessité d'approfondir la connaissance du milieu physique. Dans le contexte scientifique de l'époque, tout incitait d'ailleurs à s'engager plus nettement dans cette voie.

Successeur de Vidal de la Blache à la Sorbonne, Emmanuel de Martonne, qui régna sur la géographie française de l'entre-deux-guerres, était beaucoup plus nuancé sur cette question. En 1909 déjà, dans la préface de la première édition de son Traité de géographie physique, dont le succès ira s'amplifiant, il reconnaissait que *"les explorations, si elles n'amènent plus de découvertes sensationnelles, se signalent par des études plus approfondies et plus scientifiques qui donnent aux revues géographiques une apparence plus technique."*

> *"La géographie physique est toujours au premier rang dans ces études et apparaît comme à la base même des travaux de géographie humaine."*

Ce *"premier rang"* évoquait-il la succession chronologique des recherches ou une préséance? Toute l'oeuvre ultérieure de E. de Martonne en témoigne: la géographie physique a été encouragée à se développer de façon indépendante car, seule, elle semblait présenter les mêmes caractères de rigueur que les autres sciences de la terre, comme la géologie ou la botanique. Il faut dire que, dans le même temps, la géographie humaine rencontrait de sérieuses difficultés, ce qui facilita la séparation progressive des deux branches de la géographie générale. Cette séparation fut consacrée lorsque, rompant avec la ligne générale de la collection, deux auteurs se partagèrent l'étude de la France dans la grande Géographie Universelle conçue par P.Vidal de La Blache et L.Gallois. Emmanuel de Martonne prit en charge la géographie physique et, dès la préface, justifiait le choix effectué en rappelant, sinon sa méfiance, tout au moins ses réticences envers la géographie humaine. Evoquant les relations possibles entre les milieux naturels du pays et les Français, il restait sur une très prudente réserve:

> *"On peut se demander si cette situation n'est pas pour quelque chose dans le caractère même du groupement humain fixé sur le sol. Pousser plus loin l'analyse serait tentant mais non sans dangers...Nous touchons ici aux limites dela géographie et au terrain mouvant de la géographie humaine."*
>
> E.de Martonne. La France.
> A.Colin. 1942 . p.6.

L'unité de la géographie n'en était pas moins rappelée constamment, et cela devint presque un réflexe au fur et à mesure que la séparation des deux branches de la discipline se révélait plus nette.

> *"Il est devenu de bon ton dans les colloques de géographes français de proclamer formellement l'unité de la géographie pour apaiser les consciences."*
> P.George. Sociologie et géographie. PUF.(**36**). p.1.

La géographie physique n'était-elle pas l'introduction nécessaire à toute géographie humaine? Ne donnait-elle pas les clés du cadre naturel dans lequel se déroulaient les activités des hommes? A.Demangeon s'efforça vainement, et sans grand espoir semble-t-il, de dénoncer le caractère fallacieux de tels arguments en soulignant que les milieux dans lesquels s'organisaient les sociétés ne pouvaient se réduire aux seules données naturelles (relief, climat, végétation...) mais qu'ils intégraient également les héritages les plus divers de plusieurs siècles d'occupation humaine. Si l'analyse des rapports que les hommes entretenaient avec le milieu dans lequel ils vivaient demeurait bien le problème-clé de la géographie, tel que l'avait formulé Vidal de La Blache, il fallait s'attacher à la connaissance de ce milieu complexe, très différent du cadre naturel originel, et que Demangeon proposait d'appeler "milieu géographique".

> *"Les oeuvres humaines issues de tout le passé de l'humanité contribuent elles-mêmes à constituer le milieu, l'environnement, le milieu géographique qui conditionne la vie des peuples."*
> A.Demangeon. (**25**) p.29.

Cette querelle aurait pu rester sans lendemain si la géographie physique ne s'était engouffrée dans la brèche laissée libre par les autres sciences de la terre: la géomorphologie. Il est indéniable qu'en se limitant de plus en plus à l'étude du relief et du modelé, elle a tout à la fois acquis ses lettres de noblesse et porté un très grave préjudice au projet initial de Vidal de La Blache. Sans se préoccuper des "besoins" exprimés par la géographie humaine, empêtrée dans ses contradictions, les spécialistes — car il y eut très vite spécialisation - de géographie physique s'assignèrent en fait un but prioritaire: la connaissance du milieu physique ou de l'une seule de ses composantes. A.Demangeon qui assura la rédaction des deux volumes consacrés à la géographie humaine de la France pour la Géographie

Universelle,en fut ainsi réduit à reprendre une présentation des traits physiques du pays, dont l'orientation diffère totalement des pages écrites dans le tome précédent par E.de Martonne et qui obéissaient à une toute autre logique, celle d'une discipline de plus en plus autonome, avec sa problématique, ses méthodes: la géographie physique.

A Toulouse, D.Faucher, qui ne cachait pas ses goûts pour la géographie physique et la discussion des problèmes morphologiques, a perçu et dénoncé très tôt cette ambiguïté. En 1934, il reprocha très vertement à T.Lefebvre la place abusive que ce dernier avait accordé au milieu physique dans sa thèse sur les modes de vie dans les Pyrénées atlantiques (A.Colin. 1933).

> *"Lorsqu'il s'agit de traits physiques du pays, M.Lefebvre décrit peu, il analyse et son analyse se fait souvent si savante que la réalité disparaît alors derrière les mots, dont seuls les spécialistes peuvent apprécier la valeur évocatrice!*
>
> *(...) En fait, c'est par delà le livre de M.Lefebvre que se poserait le problème de méthode générale que ses premiers chapitres suggèrent impérieusement. L'Auteur est préoccupé de décomposer le territoire en "surfaces", en "niveaux", en "formes structurales", en "formes d'érosion", préoccupé de dater géologiquement les phases de l'évolution morphologique. Il veut expliquer le paysage et il fait ce que nous avons tous fait, qui est même le propre de certains ouvrages écrits précisément dans ce but. Mais lui, il se propose une étude de géographie humaine...<u>Est-ce que cela n'oblige pas notre science morphologique à une certaine discrétion, ou mieux, à une certaine orientation?</u> Ne conviendrait-il pas, en un tel cas, de faire une recherche des éléments qui ont pu influencer (positivement, négativement) la vie humaine et les manifestations de caractère géographique, à l'exclusion de toute préoccupation, quel qu'en puisse être par ailleurs le caractère scientifique incontestable...*
>
> *Je ne veux pas, bien entendu, à propos du seul livre de M.Lefebvre, discuter de certaines tendances: <u>s'agissant de géographie humaine, je les crois excessives, sinon dangereuses.</u>"*
>
> <u>D.Faucher</u>. R.G.P.S.O. 1934. pp.338-339.

Dénoncer les dangers n'a pas suffi à freiner une évolution déjà bien engagée. Quelques années plus tard, Daniel Faucher patronnait d'ailleurs, coup sur coup, la première thèse de morphologie consacrée à la région, celle de F.Taillefer sur le piémont des Pyrénées françaises, et celle de M.Chevalier, "La vie humaine dans les Pyrénées ariégeoises ", où la géographie physique était réduite à la portion congrue. Ainsi, même dans un travail de géographie régionale comme ce dernier, se trouvait abolie la tradition hypocrite qui consistait à juxtaposer des chapitres dits de géographie physique, où l'on avait pris la fâcheuse habitude de débattre des grands problèmes morphologiques du moment, et des chapitres de géographie humaine, totalement étrangers à de telles préoccupations.

> *"C'est un véritable tour de force que réalisent encore certains maîtres qui, pour sauvegarder l'unité de la vieille géographie, se refusent à la spécialisation. Mais le public ne suit plus,qui renonce à lire les travaux de géographie physique, déjà trop chargés de termes et de développements scientifiques, et ne consent à dépouiller les chapitres réservés à la géographie humaine que parce que celle-ci, insuffisamment outillée en préoccupations et en techniques, conserve encore la facilité illusoire des approximations."*
> M.Le Lannou. (**61**)

La géographie toulousaine n'a donc pas échappé à l'éclatement mais la cohabitation institutionnelle des spécialistes de géographie physique et de géographie humaine a peut-être préservé les conditions de futures retrouvailles, dont les premières manifestations semblent perceptibles,par le biais des préoccupations écologiques qui ont un peu entamé le quasi monopole de la géomorphologie dans les travaux de géographie physique. Moins préoccupée des formes du relief et du modelé, la géographie physique se veut aujourd'hui plus globale; science du paysage, elle s'interesse à nouveau à des associations plus complexes.

> *"Le paysage n'est pas la simple addition d'éléments géographiques disparates. C'est sur une certaine portion d'espace, le résultat de la combinaison dynamique, donc instable, d'éléments physiques, biologiques et anthropiques qui en réagissant dialectiquement les uns sur les autres font du paysage un ensemble unique et indissociable en perpétuelle évolution."*
> G.Bertrand. RGPSO. 1968. p.250.

Curieux et significatif retour des choses, c'est la géographie physique qui retrouve ainsi l'homme, qu'elle avait bien oublié, dans ses rapports avec le milieu naturel et pose en termes nouveaux les mêmes problèmes que J.Brunhes ou Max.Sorre, il y a plus d'un demi-siècle, quand ils présentaient l'objet de...la géographie humaine! Problèmes de méthodes et problèmes d'interprétation.

> *" ...Les paysages où se ramasse dans une perspective facile à saisir cet ensemble de traits caractéristiques qui gravent dans l'esprit du géographe l'idée de contrée... Il va sans dire que dans cette physionomie, l'homme, directement ou indirectement, par sa présence, par ses oeuvres ou par le contrecoup de ses oeuvres, s'impose à l'attention."*
>
> P.Vidal de La Blache. An. de Géo. 1913 . p.298.

> *"Le paysage ne se réduit pas à ce qui se voit. Il intègre une foule de données nécessaires à son explication, héritées du passé ou invisibles par nature, qu'il s'agisse du régime thermique ou des rapports économiques et sociaux."*
>
> F.Taillefer. RGPSO.1972.

> *"Le paysage est un complexe d'images que le géographe dissocie pour le rendre intelligible. En résolvant cet enchevêtrement, il fait disparaître l'unité du monde vivant. Il risquerait de tuer la vie s'il ne trouvait un moyen de corriger les abus de l'analyse."*
>
> Max.Sorre.(78) tome II. 1948.

> *"Existe-t-il un moyen d'appréhender le paysage autrement que par des méthodes sectorielles qui, en le divisant, le détruisent?"*
>
> F.Taillefer. RGPSO. 1972.

Mais cette nouvelle orientation de la géographie physique se développe à un moment où, précisément, la géographie humaine ne place plus au centre de sa réflexion les rapports de l'homme et de son milieu. Quand

G.Bertrand affirme que *"le milieu naturel n'existe plus"*, que *"la réalité écologique n'a pas d'existence en dehors de l'espace rural et des aménagements humains"*, quand il en conclut que *"le problème essentiel reste de savoir quelle place elle occupe dans la combinaison rurale"*, il ne peut que constater: *" on achoppe ici, obligatoirement, sur la question du déterminisme."* (L'impossible tableau géographique. Histoire de la France rurale. Tome 1. Seuil. 1975)

La géographie globale, science du paysage, se heurte donc aux mêmes difficultés que la géographie humaine du début du siècle, quand Vidal de La Blache écrivait:

> *" On se représente la terre comme "la scène où se déroule l'activité de l'homme", sans réfléchir que cette scène elle-même est vivante. Le problème consiste à doser les influences subies par l'homme, à faire la part d'un certain genre de déterminisme s'exerçant à travers les événements de l'histoire."*
>
> P.Vidal de La Blache. (**86**) p.5

Laissons donc cette géographie physique pour démêler, à partir d'exemples concrets, choisis dans le Midi pyrénéen et toulousain, comment, précisément, la géographie humaine classique est parvenue à se dégager d'un réflexion sur le déterminisme naturel qui la confinait dans une impasse et la condamnait à terme.

— Le problème du déterminisme et ses conséquences.

La géographie française est née en réaction contre une attitude philosophique fort répandue qui attribuait les causes de phénomènes difficiles à expliquer autrement à l'environnement physique des groupes humains. Un trait de caractère, une particularité physiologique ou anatomique, un événement historique, la localisation d'une ville, la forme des champs ou des villages... tout pouvait ainsi se trouver justifié par le climat, le relief, la végétation naturelle...Cette démarche intellectuelle ne différait de l'acte de foi en une puissance surnaturelle, divine ou astrale, que dans la mesure où elle se paraît de la rigueur d'une approche scientifique, que facilitait alors le développement des sciences naturelles.Il en existe de multiples traces depuis l'Antiquité, mais le XIX° siècle semble avoir été propice à son épanouissement, ce qui n'est peut-être pas sans rapport avec la régression des croyances religieuses: "la nature l'a voulu" se substituait peu à peu au traditionnel "Dieu l'a voulu".

Les géographes, et les géographes allemands en particulier, ont contribué à alimenter les discussions sur ces questions. En se situant au carrefour des sciences de l'homme et des sciences de la terre, ils ne pouvaient les éluder.

On a coutume d'accorder au zoologiste-géographe, Ratzel, auteur de l'Anthropogéographie parue à Suttgart en 1882 et 1891, une influence importante sur les géographes français de l'époque. C'est la dénonciation des thèses trop déterministes de Ratzel qui aurait conduit Vidal de La Blache à préciser les objectifs de la recherche géographique en France. Rappelant cette controverse majeure, l'historien Lucien Febvre fustigeait la *"puérile théorie"* de l'auteur allemand et achevait de la discréditer en la popularisant par une citation bien choisie, extraite de l'Anthropogéographie:

> *"Toujours le même et toujours situé au même point de l'espace, le sol sert comme de support rigide aux humeurs, aux aspirations changeantes des hommes... Quand il leur arrive d'oublier ce substrat, il leur fait sentir son emprise et leur rappelle par de sérieux avertissements que toute la vie de l'Etat a ses racines dans la terre. Il règle les destinées des peuples avec une aveugle brutalité. Un peuple doit vivre sur le sol qu'il a reçu du sort, il doit y mourir, en subir la loi."*

Accepter l'idée d'une anthropogéographie — d'une géographie humaine — mais refuser d'admettre l'existence d'un déterminisme naturel étroit, telle fut la position qui fit l'unanimité des premirs géographes français groupés autour de P.Vidal de La Blache. A cette attitude, L.Febvre a donné par la suite le nom de possibilisme: si la nature n'impose rien d'autre que des limites, elle laisse à l'homme un large choix; et ces limites elles-mêmes ne sont pas immuables, le progrès des sciences et des techniques en a souvent atténué la rigidité et laisse envisager constamment de nouvelles modifications.

> *"L'homme reste toujours lié à l'ensemble des phénomènes physiques, mais il n'est pas lié à tous par des liens également nécessaires, il ne subit pas fatalement toutes les actions qui s'exercent sur lui; il peut réagir contre elles; il peut même à son tour les accélérer, les arrêter ou les transformer."*
>
> J.Brunhes. L'irrigation dans la péninsule ibérique et dans l'Afrique du nord. Paris. 1902. p.430.

Rarement explicites, ces choix idéologiques apparaissent comme essentiels. Paul Vidal de La Blache le reconnaissait volontiers lorsqu'il écrivait en préparant la rédaction de son dernier ouvrage "Principes de la géographie humaine" dont certains chapitres seront publiés après sa mort (**86**):

> *"La géographie humaine est l'expression d'un développement d'idées et non le résultat direct, pour ainsi dire matériel de l'extension et des connaissances géographiques."*

On a beaucoup trop négligé cet aveu. Tout porte à croire pourtant qu'au sein de l'institution universitaire française, la volonté affichée par P.Vidal de La Blache de donner à la géographie son autonomie par rapport à l'histoire relevait en grande partie du débat idéologique. En 1905 déjà, alors qu'il prônait la diffusion de la géographie nouvelle dans l'enseignement des Lycées, quelques révélations en ce sens perçaient sous son plaidoyer. A ses yeux, pendant très longtemps, la géographie universitaire n'avait dû sa survie qu'au patronage de l'Histoire dont elle était *"la compagne inséparable"*.Mais cette tutelle l'avait entraînée vers un déterminisme stérile.

> *"L'histoire, en définitive, faisait payer assez cher, à la géographie le service qu'elle lui rendait...Ce ménage à deux ne respectait pas assez l'autonomie des conjoints".*
> An. de Géo.(**83**) p.195

En effet, l'histoire — entendons les historiens— posait à la géographie — aux géographes — des questions directes lorsqu'elle recherchait certaines explications pour des événements du passé.

> *"Cette méthode ne pouvait pas aboutir à autre chose qu'à des aphorismes tellement généraux qu'ils finirent par entrer dans l'arsenal des vérités banales, d'où il parut bientôt inutile de les tirer... Partir d'un fait historique qui nous frappe et lui chercher parmi les causes géographiques un moyen d'explication est une méthode viciée d'avance par le caractère tendancieux de la recherche."*
> P.Vidal de La Blache. id. p.196.

Qui ne verrait dans ces affirmations une condamnation à peine feutrée des positions idéologiques des collègues historiens de Vidal de La Blache? Faut-il relire les manuels scolaires rédigés à cette époque pour se convaincre de la portée de telles déclarations qu'on ne saurait assimiler aux manifestations d'un égoïsme disciplinaire borné? L'affaire était d'importance et, en 1913 encore, Vidal de La Blache précisera à nouveau sa position.

> *"L'histoire et la géographie sont d'anciennes compagnes qui ont longtemps cheminé ensemble et qui, comme il arrive entre de vieilles connaissances, ont perdu l'habitude de discerner les différences qui les séparent. Loin de moi l'intention de troubler l'harmonie de ce ménage. Il est utile toutefois que tout en continuant de se rendre de réciproques services, elles aient naturellement conscience des divergences qui existent dans leur point de départ et leurs méthodes. La géographie est la science des lieux et non celle des hommes; elle s'intéresse aux événements de l'histoire en tant qu'ils mettent en oeuvre et en lumière, dans les contrées où ils se reproduisent, des propriétés, des virtualités qui sans eux seraient restées latentes."*
>
> P.Vidal de La Blache.(**85**) pp.298-299.

Ainsi replacée dans son contexte, la formule "science des lieux et non des hommes" acquiert une tout autre résonance que celle qu'on prit l'habitude de lui prêter. Les *"divergences qui existent à leur point de départ"* semblent bel et bien des divergences d'idées entre historiens et géographes du début du XX° siècle, des divergences philosophiques à un moment où l'histoire s'intéressait surtout aux événements et aux grands hommes. Cela est d'autant plus vraisemblable que, par ailleurs, Vidal de La Blache n'a jamais rejeté la possibilité d'appliquer la méthode géographique — l'esprit géographique — à l'étude de périodes révolues, ce qui pouvait enrichir considérablement la réflexion sur l'évolution des rapports entre les hommes et les milieux au cours des âges.

On comprend ainsi plus facilement pourquoi certains historiens opposés aux méthodes et à la conception régnantes de l'histoire universitaire sont devenus les plus ardents propagandistes de la pensée vidalienne. C'est l'un d'eux, Lucien Febvre, qui, en 1922, avec "La terre et l'évolution humaine ", livra au public l'ouvrage théorique que Vidal de La Blache n'avait fait qu'esquisser. C'est encore lui qui applaudit à la

publication par son collègue Marc Bloch des "Caractères originaux de l'histoire rurale française", travail beaucoup plus proche des préoccupations des géographes que de celles des historiens de l'époque, dont les paysans *"ne labouraient que des cartulaires, avec des chartes en guise d'araire"*. Dans sa courte bibliographie, M.Bloch citait d'ailleurs toutes les thèses de géographie consacrées à la France depuis 1905!

C'est ainsi, presque naturellement, qu'A.Demangeon sera associé au comité de rédaction de la nouvelle revue " Les Annales d'histoire économique et sociale" que fondèrent quelques années plus tard, en 1929, à Strasbourg, Lucien Febvre et Marc Bloch. Une revue devenue après la guerre "Annales. Economie, Sociétés, Civilisations" autour de laquelle se groupera toute une génération d'historiens soucieux d'élargir le champ de l'histoire traditionnelle, au point qu'on parlera, sans doute abusivement, d'une école des Annales.

Héritier de ce courant, P.Ariès, reconnaît aujourd'hui la filiation indéniable entre cette "nouvelle histoire" et la géographie vidalienne.

> *" La nouvelle histoire des mentalités a été très attentive aux différences régionales — autant qu'aux différences sociales. Ce caractère... est dû à la longue influence sur les historiens français de l'oeuvre de grands géographes du premier XX° siècle... Les thèses de géographie sur les grandes régions comme les Flandres de R.Blanchard, la Picardie d'A.Demangeon, ont été les premiers modèles d'une histoire régionale culturelle. Auparavant l'histoire régionale était un découpage régional de l'histoire nationale politique. Elle était constituée par des événements qui s'étaient passés dans la région, les institutions de la région, politiques et religieuses, la vie des grands hommes nés dans la région. Ces géographes ont utilisé à la fois l'étude des paysages contemporains et les documents d'archives anciennes, afin de dégager les "caractères originaux" d'une région... caractères qui donnaient à cette région son unité. Le géographe, homme du présent, qu'il se propose de comprendre, était ainsi conduit à se retourner vers le passé des historiens de l'événement, ses collègues, mais un passé non politique que ceux-ci avaient négligé et qui allait devenir désormais le passé favori des futurs historiens."*
>
> P.Ariès. In La nouvelle histoire(**60**) pp.418-419.

De ces rapports ambigus et conflictuels avec l'histoire universitaire, la géographie classique offre un bel exemple. N'est-ce pas à P.Vidal de La Blache lui-même que fut confié le soin de brosser un "Tableau géographique de la France" qui devait servir d'introduction à la grande "Histoire de la France des origines jusqu'à la Révolution" patronnée par E.Lavisse? En fait, ce qu'on demandait au géographe n'avait rien de bien original et s'inscrivait parfaitement dans la tradition des rapports entre l'histoire et la géographie: il s'agissait de "planter le décor" dans lequel s'était déroulée l'histoire du pays, une histoire essentiellement politique, dont les "grands hommes" étaient les héros.

Il fallut toute l'habileté de Vidal de La Blache pour faire de ce tableau académique qu'on lui proposait, une oeuvre originale où passent les tendances d'une géographie entièrement rénovée qu'il appelait de tous ses voeux.Cela explique sans doute bien des aspects de cette oeuvre qu'on a grand tort de considérer comme l'expression achevée de ce que souhaitait son auteur pour les futurs travaux géographiques. Il s'agit en fait d'un compromis et, dans la conclusion, réapparaît parfaitement le débat d'idées qui opposait alors historiens et géographes. Un peu comme s'il éprouvait quelques remords, comme s'il craignait que son travail ne soit utilisé pour justifier une certaine vision de l'Histoire, ou pour cautionner quelques positions fatalistes, Paul Vidal de La Blache avait tenu à préciser sa position.

> *"Ni le sol ni le climat n'ont changé; pourquoi cependant ce tableau paraît-il suranné? Pourquoi ne répond-t-il plus à la réalité présente? Nous sommes amenés par là au seuil d'une question que nous ne devons ni ne voulons ici aborder. Disons seulement qu'il n'y a rien dans ce qui arrive qui ne soit conforme aux faits que nous avons déjà eu l'occasion de reconnaître. (...) Nous croyons fermement que notre pays tient en réserve assez de ressources pour que de nouvelles forces entrent en jeu et lui permettent de jouer sa partie sur l'échiquier indéfiniment agrandi, dans une concurrence de plus en plus nombreuse."*

Cela faisait écho à l'appel qu'il lançait quelques pages avant:

> *"Nos générations auraient tort de se complaire au spectacle du passé au point d'oublier que dans nos montagnes, nos fleuves, nos mers, dans l'ensemble géographique qui se résume dans le mot France, bien des énergies attendent encore leur tour."*

Qu'on ne s'y méprenne pas cependant. Si Vidal de La Blache refusait tout déterminisme naturel étroit ne pouvant conduire qu'à la résignation, s'il affirmait aussi nettement sa foi dans le progrès, il n'en adhérait pas pour autant à un idéal révolutionnaire. Les dernières lignes de son Tableau sont là pour le prouver.

> *"La robuste constitution rurale que donnent à notre pays le climat et le sol est un fait cimenté par la nature et le temps...Chez les peuples de civilisation industrielle qui nous avoisinent, nous voyons aujourd'hui les habitants tirer de plus en plus leur subsistance du dehors; la terre, chez nous, reste la nourricière de ses enfants. Cela crée une différence dans l'attachement qu'elle inspire...*
>
> *Des révolutions économiques comme celles qui se déroulent de nos jours impriment une agitation extraordinaire à l'âme humaine; elles mettent en mouvement une foule de désirs, d'habitudes, d'ambitions nouvelles; elles inspirent aux uns des regrets, à d'autres des chimères. Mais ce trouble ne doit pas nous dérober le fond des choses...L'étude attentive de ce qui est fixe et permanent dans les conditions géographiques de la France doit être ou devenir plus que jamais notre guide."*
>
> P.Vidal de La Blache. (157)

Ce refus de tout déterminisme naturel apparaît donc indissociable d'options philosophiques humanistes. Il est né, semble-t-il, tout autant d'une critique des géographes allemands que d'une remise en cause de la conception de l'Histoire telle qu'on l'enseignait dans l'Université française à la fin du XIX° siècle. Mais défendre et illustrer le possibilisme était-ce suffisant pour fonder en théorie une discipline scientifique?

> *"Si Vidal de La Blache a combattu le déterminisme écologique, il n'a jamais jeté les bases d'une théorie contradictoire."*
>
> G.Bertrand. op.cité.

Faute d'une réflexion théorique plus approfondie, la géographie classique n'a pas tardé à rencontrer de très sérieuses difficultés et certains ont alors préféré la fausse sécurité d'une spécialisation dans les études de géographie physique aux incertitudes d'une géographie humaine empirique dont l'objet, mal défini, semblait se dérober sans cesse, la perspicacité

ou le regard acéré des chercheurs ne pouvant tenir lieu de véritable méthode scientifique. L'apport de la géographie humaine classique n'en fut pas moins considérable, malgré ses limites et ses ambiguïtés. On peut en juger à propos de l'évolution des connaissances sur le Sud-Ouest français.

d)L'apport de la géographie classique à la connaissance de la région toulousaine.

Que n'a-t-on pas écrit sur la richesse et l'opulence des campagnes toulousaines? Paul Vidal de La Blache lui-même n'évoquait-il pas *"ce vieux sol nourricier...qui depuis deux mille ans ne cesse de porter des moissons"*, cette *"aisance d'un terroir fertile sur lequel un climat heureux permet de recueillir des produits très divers dans un petit espace"*? Il constatait cependant que *"la fertilité agricole se traduit ici tout autrement que dans les plaines limoneuses du Nord"*, c'est-à-dire par la polyculture et le morcellement des exploitations (**157**). De là à vanter une "vocation agricole" de la région, il n'y avait qu'un pas qui fut allègrement franchi des dizaines de fois.

C'est donc avec quelque surprise qu'on lit ensuite, sous la plume d'autres géographes, des appréciations diamétralement opposées. D.Faucher précisait que *"le Bassin d'Aquitaine, pays rural, n'est pas un pays plantureux"* et s'interrogeait à ce propos:

> *" Les terres marquent-elles quelque épuisement qui vient d'une trop longue culture toujours pareille? Ou faut-il incriminer le climat dont nous avons vu les déficiences?...il se peut aussi que la chétivité des rendements soit la rançon de la polyculture et de l'exploitation en petits domaines."*
>
> D.Faucher. (**145**) p.431.

P.Arqué avait déjà répondu en présentant la polyculture comme *"une survivance qui s'explique avant tout par les caprices du climat, ces redoutables étés où la sécheresse et les orages anéantissent les récoltes en quelques jours, voire en quelques heures: d'où la nécessité d'échelonner les cultures pour ne pas perdre tout à la fois."*

> *"Elle s'explique aussi par le relief morcelé, par la juxtaposition de sols d'aptitudes différentes...Ces facteurs permanents maintiennent la loi du terroir; les productions ont pu varier...le sol et le climat n'en imposent pas moins une culture diversifiée."*
>
> P.Arqué. (**163**) p.55

Quant à D.Faucher, il s'était lui-même, en d'autres occasions, montré tout aussi affirmatif.

> *"Pour lutter contre la variabilité du climat, on dispose de la variété des sols, mais celle-ci impose la dispersion des cultures, le morcellement des cultures, le morcellement des domaines, l'enchevêtrement des parcelles, la complication de leur dessin."*
>
> Annales du Midi. 1933. p.408.

> *"Ainsi la France méridionale a naturellement associé sa polyculture nécessaire à l'émiettement des terroirs."*
>
> RGPSO.1934. p.261.

Quelques années plus tard, en 1956, au terme d'une étude beaucoup plus approfondie qui devait constituer la matière de sa thèse, G.Jorré confirmait la médiocrité de l'économie rurale des terreforts toulousains et lauragais: *"pays de stagnation"*, *"révolution agricole inachevée"*...Sa description du milieu physique ne laissait guère de doute sur les causes de cette situation; les chapitres qui lui sont consacrés sont suffisamment évocateurs, *"Un relief confus"*, *"Les sols agricoles et leurs faiblesses"*, *"Un climat décevant"*; ils annoncent des jugements catégoriques:

> *" Des déboires paysans...c'est le climat qui est responsable encore plus que le sol. Les défauts-mêmes de ce dernier voient leurs conséquences singulièrement aggravées par le régime des températures, des vents et des pluies."* p.118.
>
> *"En résumé, il est peu de régions françaises affligées d'un climat aussi irrégulier que celui-ci...Nul fait physique n'a pesé aussi lourdement sur le destin du Terrefort que l'instabilité de son climat; nul autre n'a pareillement découragé les tentatives en faveur d'une agriculture moderne."* p.153
>
> G.Jorré.(**272**)

En 1965, nouveau revirement complet lorsque Roger Brunet livre les conclusions de ses recherches sur les campagnes toulousaines. De l'aveu-même de l'auteur, la première partie est rédigée sous un titre provocant: *"Une région favorisée par la nature"*.Conduite avec toutes les garanties de sérieux que peuvent offrir les sciences naturelles et leurs méthodes (statistiques, analyses de laboratoire...), l'étude des conditions

naturelles suivait un ordre classique: *"Des terroirs riches et finement variés"*, *"Un climat modérément capricieux"*. Quant aux conclusions:

> *"Au total les conditions pédomorphologiques paraissent favorables à la production agricole"* p.53.
>
> *"Dans l'ensemble, le climat de l'Aquitaine sud-orientale n'est donc pas défavorable aux cultures et le retard de l'agriculture régionale ne saurait être, sans complaisance, attribué aux seules conditions météorologiques...D'autre part, ...le terreforl au moins est un excellent correcteur des variations climatiques."* p.82
>
> R.Brunet.(173)

La juxtaposition de ces citations amplifie bien sûr la diversité des interprétations et leurs contradictions en supprimant les restrictions et les nuances que les contextes pouvaient apporter. Certes, l'évolution divergente des deux branches de la géographie n'est peut-être pas étrangère à ces errements de la géographie humaine. Partant de l'observation des paysages humanisés et/ou des phénomènes socio-économiques dans l'espace, les géographes humains en furent souvent réduits à glaner des éléments d'explication dans les travaux de leur collègues spécialistes des sciences de la terre, dont les recherches obéissaient à une toute autre logique. Chacun, semble-t-il,y trouvait des réponses différentes, soit que les questions aient été formulées différemment, soit que la recherche ait été conduite pour justifier certaines hypothèses au lieu de les soumettre à l'épreuve critique des faits. D.Faucher et G.Jorré trouvaient ainsi dans le milieu naturel des données qu'ils jugeaient suffisantes pour expliquer la situation de l'agriculture des pays toulousains, et R.Brunet, lui, minimisait leur rôle, ayant une autre interprétation à proposer:

> *"Il faudra aux faiblesses de l'agriculture régionale trouver d'autres causes"*

Une géographie physique plus attentive aux préoccupations de la géographie humaine aurait-elle permis d'éviter d'aussi grandes divergences d'appréciation? On peut sérieusement en douter. C'est dans la façon-même de poser les problèmes en géographie humaine, dans le possibilisme lui-même, qu'il faut en rechercher l'origine.

En fait, ce que rejetaient les géographes français, c'est moins l'existence d'un déterminisme naturel que son caractère impératif, mécanique, qui aurait exclu toute liberté humaine et justifié une soumission totale des individus ou des sociétés aux contraintes de leur environnement physique. Daniel Faucher, dont on connaît l'engagement militant dans les organisations rationalistes et humanitaires, a très souvent rappelé cette position. En 1933, il la résumait parfaitement en commentant avec sympathie la thèse que P.Deffontaines venait de consacrer aux pays de la moyenne-Garonne:

> *"M.Deffontaines affirmé que dans le champ de son étude " les continuités historiques sont plus manifestes que les déterminations géographiques". J'aime ce pluriel, "les déterminations géographiques" si M. Deffontaines veut dire par là comme je le crois que le sol a son influence propre, et le relief, et le climat, et bien entendu la combinaison de ces divers éléments. Le mot déterminisme me choque néanmoins, car il évoque une certaine rigueur dans les rapports de cause à effet que les géographes modernes n'accepteraient pas sans réserve en ce qui concerne les faits de géographie humaine."*
>
> D.Faucher. RGPSO. 1933. p.127.

C'st donc avec un certain étonnement qu'en de très nombreuses occasions, dans des pages consacrées à des études de situations géographiques précises, on peut surprendre le même auteur en flagrant délit de déterminisme. Dans certains cas, éclate même une véritable contradiction entre deux paragraphes d'un article, comme si s'apercevant qu'il venait de commettre le péché de déterminisme, D.Faucher tentait aussitôt de se racheter. Un exemple, parmi d'autres, qui a le mérite de renfermer une autocritique explicite et constructive; il s'agit d'un article pourtant tardif, écrit en 1959, intitulé "Réflexions sur le destin de Toulouse". L'emploi du mot destin dans le titre pourrait déjà prêter à discussion, mais c'est le contenu même du texte qui ne peut manquer de laisser perplexe.

> *"Le destin de Toulouse paraît fixé: une ville doit naître et se développer en ce point (ou à proximité immédiate); là où la nature a préparé le rayonnement des voies par où s'assurera sa fortune.*
>
> *On voudrait cependant faire ici une réserve et marquer qu'il n'y a pas, même dans une disposition aussi favorable, une*

fatale nécessité à en tirer parti...A la vérité, nous ne voyons les lieux occupés par les villes que longtemps après qu'elles s'y sont établies et nous avons tendance à croire que, du premier coup, les avantages de leur situation se sont en quelque sorte imposés. En bien des cas ils ne sont apparus qu'à la faveur de certaines circonstances, parfois fortuites. Ce sont elles qui créent les grandes villes, non pas la disposition des lieux qu'elles occupent. En évoquant celle-ci comme la cause essentielle de leur prospérité, nous cherchons une explication a posteriori, et nous cédons à l'idée fausse d'une sorte de déterminisme géographique. Autrement dit, les événements favorables nés de l'histoire, la volonté des hommes d'en tirer parti ont souvent plus de force que les possibilités naturelles."

D.Faucher. RGPSO. 1959. p.102.

Le rappel du postulat possibiliste ne saurait surprendre; il témoigne d'une fidélité constante au vieux principe vidalien. Mais un demi-siècle après il s'avère d'autant plus nécessaire que le réflexe déterministe est toujours bien vivace et réapparaît à la moindre occasion, sans doute favorisé par une expression et un vocabulaire plus littéraires que scientifiques. Comment pourrait-il en être autrement?

Ce que ne cessaient de rechercher les géographes dans l'organisation de l'espace terrestre, c'est la part qui revenait aux facteurs naturels et celle qui relevait des "volontés humaines", comme on disait alors. En formulant ainsi l'objectif d'une discipline à prétention scientifique, on lui imposait une démarche extrêmement dangereuse. D.Faucher l'avouait d'ailleurs sans équivoque lorsqu'il reconnaissait chercher une *"explication a posteriori"*, car cette explication ne pouvait conduire qu'àdécouvrir un déterminisme naturel. Conçoit-on un fait géographique, un paysage humanisé qui ne devrait absolument rien au milieu physique? Evidemment non car toute oeuvre humaine doit nécessairement se matérialiser dans l'espace pour devenir un objet géographique. Rappelons la célèbre formule vidalienne qualifiant la géographie de "science des lieux et non des hommes!" Ce qui menaçait donc en permanence le géographe, c'était une sorte de déterminisme à rebours qui le poussait à exagérer le rôle des facteurs physiques, cela d'autant plus qu'il avait reçu une solide formation en géographie physique et que le poids des traditions universitaires lui imposait de présenter d'abord le milieu naturel — les fameuses conditions naturelles de la première partie des dissertations— avant toute autre considération de géographie humaine.

Heureusement, ce qui le protégeait du déterminisme où l'entraînait presque inévitablement sa démarche, c'était son attachement au possibilisme qui apparaît ainsi comme une espèce de garde-fou idéologique sur une voie bien dangereuse, mais qui ne saurait être assimilé à une théorie scientifique. Ainsi s'explique ce penchant des géographes français pour des affirmations étroitement déterministes qu'ils corrigeaient presque immédiatement en formulant les plus expresses réserves. De D.Faucher encore, et toujours à propos de Toulouse:

> *".dans sa poussée actuelle, Toulouse garde le rôle que lui a imposé au cours de son histoire sa situation."* (p.6)
>
> *"Même jusque dans les formes actuelles de sa vie, Toulouse a été marquée par un destin dont la géographie avait fixé les directions dès avant la naissance de la ville. L'effort des hommes a fait le reste, qui était de découvrir ces virtualités et leur donner vie."* p.8
>
> D.Faucher. Toulouse. Congrès national de la Ligue de l'Enseignement. 1932.

Sans cet attachement vigilant au message possibiliste de Vidal de La Blache, la géographie humaine pouvait être utilisée pour justifier n'importe quelle situation, ce qui n'était pas sans danger. Il faut se féliciter qu'elle n'ait succombé à cette tentation que de rares fois et, fort heureusement, en se mettant au service de causes point trop déshonorantes.

D.Faucher lui-même, sollicité par les instances administratives pour présenter, en 1957, la grande région d'action économique Midi-Pyrénées, qui groupait alors 11 départements autour de Toulouse, reconnaissait que *"ce territoire ne pouvait prétendre à former une véritable unité géographique"*. Mais il ajoutait:

> *"Cependant les limites de la région... n'ont pas été déterminées par les seules circonstances du moment. On peut leur trouver des justifications: elles représentent sur le territoire français un de ces ensembles où les diversités sont suffisamment complémentaires pour se résoudre en entités géographiques propres à recevoir une administration commune."*
>
> D.Faucher. Revue de l'économie régionale Midi-Pyrénées. 1957. N°1. p.64.

Des justifications de cette nature, un autre géographe toulousain n'a jamais manqué d'en apporter à des projets variés ou à des découpages administratifs bien peu séduisants. La même année, Jean Sermet ne se

lançait-il pas sans scrupule apparent dans l'inventaire des *"bases géographiques"*...de la V° Région militaire, sur laquelle s'exerçait le pouvoir de l'Inspecteur Général de l'Administration en Mission Extraordinaire (IGAME), fonction créée dix ans plus tôt pour des raisons bien connues de maintien de l'ordre.

> Cette Région *"n'est pas tellement artificielle. Nous allons lui découvrir des bases géographiques fort valables."*(p.5)
> *"Que les hommes suivent simplement le chemin que la nature leur trace dans le cadre de la V° Région et celle-ci peut connaître un développement presque miraculeux. Les germes de ses richesses existent, et depuis des siècles, il ne manquait à la Région que de naître pour en permettre l'éclosion"*(p.34)

Puis venait un des thèmes favoris de l'orateur, les relations entre Toulouse et l'Espagne dont il a toujours prôné l'intensification. Ses goûts, sa formation, ses amitiés suffisaient peut-être à expliquer son attachement à une telle cause. Même si, pour d'autres raisons objectives on peut adhérer à ce projet, rien ne saurait justifier que la géographie soit abusivement sollicitée pour le faire aboutir, au point d'affirmer:

> *"La Nature l'a singulièrement voulu"*
>
> J.Sermet. Les bases géographiques de la Région de Toulouse. Conférence de 1957 (**227**). p.33.

Dans un discours postérieur et, il est vrai beaucoup plus...académique, les fleurs de rhétorique vinrent également au secours d'une argumentation encore plus scabreuse.

> *"Cet intérêt pour las cosas de España, Toulouse le sent au plus intime de son être. Il est un de ses gènes héréditaires, une des raisons de sa vie. Au terme de ce long processus qui façonne les personnalités urbaines, Toulouse est d'abord une ville hispanique.(...)*
> *Par dessus les sommets blancs des Pyrénées, elle respire l'air léger qui vient d'Espagne, et avec les effluves espagnols accueille, aujourd'hui comme hier, les fils de la vieille Hispanie...Toulouse est la plus septentrionale de leurs cités. Mille liens, les uns matériels, commerciaux et financiers, les autres invisibles et subtils, d'ordre affectif, l'attachent à la terre d'Espagne."*
> J.Sermet. Toulouse et l'Espagne. (**282**)

Laissons là ces tendances inquiétantes de la géographie humaine classique qui auraient pu la discréditer à jamais. En d'autres temps et d'autres lieux elles ont conduit à une géopolitique de triste mémoire et cautionné la politique d'annexion de certains Etats ou les persécutions raciales. D.Faucher en avait bien senti le danger, lorsque, en décembre 1939, il prenait pour thème d'une de ses conférences toulousaines "Espace vital et géographie".

> *"Les peuples sont dans ce système explicitement ou implicitement négligés dans leur valeur propre. Ce sont les territoires qui commandent...L'idée de l'espace vital ne tient compte que de la diversité des régions géographiques."* p.16.
> D.Faucher. Espace vital et géographie. Bul. de l'Université de Toulouse. 1940.

Persévérer dans l'étude des rapports entre les hommes et leurs milieux de vie — répertorier et décrire des "genres de vie" — tout en rejetant l'idée d'un déterminisme naturel exclusif et immuable relevait de la gageure comme en témoignent les excès et les contradictions évoquées ci-dessus. En 1948, M.Le Lannou accepta, pour la première fois de façon aussi explicite, d'en tirer très honnêtement toutes les conséquences:

> *"Nous nous sommes chargés d'une mission infernale, qui est d'établir les rapports entre les groupes humains et leurs environnements, baptisés milieux."*
> M.Le Lannou.(**61**) p.235.

Et niant la possibilité de fonder une géographie humaine générale, il assignait un objectif bien plus modeste à la géographie:

> *"Nos objets se manifestent d'une façon fort concrète et ils nous sont bien personnels: ce sont les groupements régionaux vivants, variés dans leur origine, dans leur constitution, dans leur extension, dans leur puissance. Créations humaines, ils traduisent les modalités actuelles de l'organisation du globe par l'homme-habitant, et la connaissance de cette organisation est bien l'objet fondamental de la géographie."* (pp.237-238)

Renonçant à l'aventure philosophique

> *d'une géographie générale érigée en connaissance suprême du comportement des groupes humains, le géographe tirerait plus de fruits d'une étude de ces objets parfaitement définis que sont les organisations régionales élaborées par l'homme sur la planète."* (p.244)
> M.Le Lannou. id.

N'était-ce pas précisément, l'ambition de quelques solides thèses de géographie régionale qui avaient été consacrées à certains pays de l'actuelle région Midi-Pyrénées? On en retiendra quatre, publiées entre 1931 et 1956, celles de A.Meynier, P.Deffontaines, J.Coppolani et M.Chevalier. Fidèles à la tradition de l'école géographique française, leurs auteurs ont tenté de résoudre la contradiction inhérente aux objectifs et aux règles que s'était assignés la géographie humaine classique.

Comment concilier le possibilisme qui niait l'existence de rapports immuables et impératifs entre les hommes et leur environnement naturel avec l'objet même de la discipline qui était, précisément, l'étude de ces rapports? Après quelques tâtonnements le piège a pu être évité en se cantonnant à l'étude d'une région et, surtout, par un recours systématique à l'histoire. En décrivant le plus précisément possible les différents types de relations qui, au cours des siècles, s'étaient établis entres les groupes humains et un même milieu naturel, on répondait aux préoccupations de la géographie humaine — l'étude de ces relations — et, dans le même temps, les thèses possibilistes se trouvaient confirmées avec éclat: le simple fait que dans un milieu physique stable à l'échelle du temps historique, les hommes aient pu, pour satisfaire leurs besoins, aménager l'espace de façons fort différentes, constituait la preuve irréfutable de l'absence de tout déterminisme naturel étroit.

Ce recours à l'histoire permettait même d'éclairer les situations contemporaines. Les activités humaines que le géographe observait directement dans l'espace concret qu'il étudiait se déroulaient toujours dans un milieu fortement marqué par les destructions ou les constructions du passé — un milieu géographique donc, selon la définition de Demangeon, et non pas simplement un milieu physique — *"car les hommes faisant l'histoire sur la terre y font aussi la géographie"* (J.Brunhes): défrichements, réseaux de chemins ou de routes, villages, villes...

> *"Les oeuvres humaines issues de tout le passé de l'humanité contribuent elles-mêmes à constituer le milieu, l'environnement, le milieu géographique qui*

> *conditionne la vie des peuples. Aussi pouvons-nous adopter comme définition de la géographie humaine l'étude des rapports des groupements humains avec le milieu géographique."*
>
> A.Demangeon.(**25**) p.29.

Dans l'espace géographique directement observable, se mêlent ainsi des survivances, des héritages, et des nouveautés. Ces mots, ces thèmes, reviennent en permanence dans nos quatre thèses. P.Deffontaines distinguait en Moyenne-Garonne *"les anciennes industries encore vivantes"* et les *"anciennes industries mortes"*, après avoir présenté les industries nouvelles des fruits et légumes qui s'étaient développées à la fin du XIX° siècle. A.Meynier, de son côté, soulignait le rôle essentiel joué par les voies ferrées, qui avaient apporté amendements calcaires et engrais, provoquant la transformation de l'agriculture des Ségalas du Rouergue. En fonction de leur plus ou moins grand isolement— et non plus selon des critères de géographie physique — il opposait ainsi *"les régions qui en 1914 avaient déjà une évolution assez avancée"* et *"les régions à évolution retardée"*.., car *"là où n'a pas encore pénétré la chaux, le blé ne s'installe pas"*.

Mêmes constatations dans les Pyrénées ariégeoises où M.Chevalier notait la persistance de la vie traditionnelle:

> *"La Montagne ariégeoise est longtemps restée le domaine d'une vie rude et archaïque. Pauvre, cloisonnée, sinon isolée, dominée par les impératifs de la vie agro-pastorale, elle n'a évolué que très lentement... Tard dans le XIX° siècle, la vie quotidienne de l'Ariège continuait à présenter des traits singulièrement archaïques...Le passé se survit en grande partie dans la vie économique des actuelles Pyrénées ariégeoises. Toute la vie traditionnelle...reste souvent visible sous des retouches de détail."*
>
> M.Chevalier.(**297**) p.656.

La dernière partie de la thèse, beaucoup plus réduite, était donc logiquement consacrée aux *"aspects nouveaux de la vie des Pyrénées ariégeoises"*, dont le bilan n'était pas brillant.

> *"A côté de l'hémorragie humaine, les faits alarmants ne manquent pas...La vie rurale ariégeoise est actuellement incapable et le sera sans doute de longues années de faire vivre à elle seule une population pourtant clairsemée"*, l'industrie et le commerce demeurant des activités

complémentaires bien insuffisantes et précaires.

Quant à Toulouse, étudiée par J.Coppolani au début des années 1950, les survivances du passé n'y manquaient pas. On évoquait à l'époque la "quatrième ville de France — 240 000 habitants en 1946 — comme un *"grand village"*, *"une ville inachevée"*:

> *"Toulouse ne se résigne pas encore à n'être pas un village".*
> J.Coppolani.(**259**)

Il est vrai que son équipement n'était guère à la hauteur de son rôle de métropole.

> *"L'alimentation en eau laisse encore à désirer et le confort individuel est très en retard...On vit encore dans beaucoup de maisons de Toulouse comme au milieu du XIX° siècle."* (p.359)
> *"...ville inachevée donc, sans doute parce qu'elle a poussé trop vite...Cet inachèvement, cet archaïsme dans l'évolution urbaine sont parmi les traits majeurs de la physionomie de Toulouse."*(p.360)
> J.Coppolani. id.

Par la place considérable qu'elles accordent aux hommes, ces quatre thèses illustrent parfaitement l'évolution de la géographie humaine française. L'importance des développements relatifs aux situations passées ne correspond nullement à un exercice d'école comme on l'a trop souvent affirmé: c'était le seul moyen de se dégager d'une impasse épistémologique.

Certains géographes ont tenté de justifier ce recours à l'histoire en soulignant qu'ils étaient contraints de pratiquer ainsi pour expliquer le présent. Mais comment mettre en oeuvre, effectivement, une démarche récurrente qui, partant de situations du moment, ne rechercherait dans le passé que les seuls éléments susceptibles d'aider à leur compréhension? Le risque n'était-il pas de privilégier certains faits et d'en ignorer d'autres, plus essentiels, mais qui, a priori, ne semblaient avoir aucun prolongement dans le présent? Il fallait donc accepter de réaliser une étude, la plus complète possible, des situations passées; une étude qui ne négligeait aucun aspect de la vie des sociétés humaines...Il fallait tenter une histoire globale dans un espace donné. Les quatre thèses considérées ici en montrent d'ailleurs tout l'intérêt: leur apport à la connaissance scientifique de ces régions n'a été possible qu'à ce prix.

Seul P.Deffontaines a tenté de présenter le résultat de ses recherches dans un ordre opposé à la chronologie: aux chapitres décrivant les hommes et leurs travaux au moment où il écrivait, il fit succèder l'analyse du XIX° siècle puis celle du XVIII°... A la lecture, un tel mode d'exposition apparaît totalement artificiel et l'on sent bien que le passé n'est pas étudié uniquement en fonction des questions posées par l'observation de la situation du moment. D.Faucher n'avait pas manqué de dénoncer un tel procédé:

> *" Ce que je reproche surtout à la méthode d'exposition de M.Deffontaines c'est de contraindre quiconque veut le lire et le comprendre à rétablir l'ordre chronologique. C'est dans cet ordre que les faits s'enchaînent, s'expliquent, non autrement."*
>
> D.Faucher. RGPSO. 1934. p.128.

Beaucoup plus près de nous, Roger Brunet s'est avoué contraint, lui aussi, de recourir à l'histoire pour comprendre la situation des campagnes toulousaines:

> *"Force a été de plonger dans le passé. Par principe fort réticent à remonter le temps, au début de nos recherches, nous nous sommes vite aperçu qu'il fallait interroger longuement l'histoire."*

Bien que niant avoir fait oeuvre d'historien, ce qui ne pouvait tromper personne, il n'en respectait pas moins la chronologie dans la présentation des faits.

Cette réticence à reconnaître l'importance d'une discipline voisine traduit sans doute la crainte des géographes de subir à nouveau sa tutelle à un moment où, précisément, la géographie commençait à s'affranchir des liens universitaires qui, depuis sa naissance, l'associaient à l'histoire.

Mais, s'il s'avérait fécond et permettait de déjouer les pièges du déterminisme inhérents à la problématique de la géographie classique, ce recours à l'histoire pour expliquer le présent n'en présentait pas moins une insuffisance majeure.

Pour satisfaire leurs besoins, les groupes humains ont, au cours des siècles, dans une même contrée, élaboré des formes très différentes d'organisation de l'espace. Certaines de ces formes ont disparu, d'autres survivent alors que n'existent plus les facteurs qui avaient présidé à leur naissance, freinant parfois le développement d'activités nouvelles. Au fond, les géographes qui décrivaient ces différents types successifs d'organisation constataient souvent certaines de leurs survivances mais n'exppliquaient jamais le passage de l'un à l'autre. Ils renonçaient à s'aventurer sur ce terrain, se contentant le plus souvent de recenser les manifestations les

plus évidentes qui avaient accompagné ces mutations: progrès des techniques agricoles, essor des transports modernes... C'est sans doute là, mais de façon implicite, qu'ils plaçaient la véritable frontière entre l'histoire et la géographie: pour eux, la géographie devait s'attacher aux permanences, dresser une série de tableaux; à l'histoire, au contraire, de s'intéresser aux articulations, aux transitions entre les différentes périodes de stabilité pendant lesquelles s'établissaient de nouveaux équilibres entre les groupes humains et leur environnement, de nouvelles "situations" géographiques. Une telle conception du territoire respectif de chaque discipline explique sans doute bien des caractères des quatre thèses analysées ici sommairement.

L'approche historique des rapports hommes-milieux et le souci d'échapper au déterminisme avaient toutefois permis de poser quelques problèmes fondamentaux qu'il n'est pas sans intérêt de confronter.

Quel que soit leur champ d'observation — Ségalas, montagne ariégeoise, Moyenne-Garonne, Toulouse — les auteurs s'accordent pour situer une rupture fondamentale pendant le XIX° siècle. L'évolution démographique porte la marque nette de cette rupture et en traduit l'ampleur. Dans les campagnes, en l'espace de quelques années, à une longue phase de croissance de la population a succédé un déclin prononcé et durable. Si en Moyenne-Garonne et dans les Pyrénées ariégeoises le maximum démographique a été atteint dès les années 1841-1846, dans les Ségalas de l'Aveyron, au contraire, les densités se sont maintenues et même légèrement accrues jusqu'en 1881. Mais dans tous les cas, la dépopulation née de l'exode et/ou accompagnée par la dénatalité est attribuée à la rupture de l'équilibre ancien, l'agriculture, peu touchée par les progrès, et des activités industrielles ou artisanales précaires, souvent en régression, n'étant plus capables de faire face à la croissance démographique. Dans certains cas, elle avait permis une amélioration sensible du sort de ceux qui restaient.

> *"La dépopulation du XIX° siècle n'est pas provoquée, comme les précédentes, par des calamités ou des troubles politiques; elle s'accompagne au contraire d'une aisance et d'une prospérité inconnues jusqu'alors, elle s'opère en pleine période de perfectionnement de l'outillage; on pourrait appeler cette seconde moitié du XIX° siècle, époque de dépopulation et de bien-être."*
> P.Deffontaines.(**345**) pp.98-99

C'est qu'en Moyenne-Garonne, la dépopulation avait été précédée au XVIII° siècle par une surpopulation rendue possible par la variété et la multiplication des *"horizons de travail"*. Or, dès le début du XIX° siècle, la plupart de ces horizons se rétrécirent: la disparition du travail artisanal dans les campagnes fit que l'agriculture y demeura souvent la seule activité. Mais le seul

travail de la terre ne pouvait suffire aux *"petites gens"*; il leur fallait pour survivre l'appoint de l'artisanat: *"sans ce double horizon leur vie devenait précaire"*.

> *"Ainsi la dépopulation a comme point de départ une transformation des conditions économiques et un bouleversement dans la structure sociale: ces changements ont agi sur la fécondité des mariages par une modification de mentalité...Il ne faut pas accuser de la dépopulation les seules règles successorales du code civil. Il a fallu, pour qu'elles deviennent facteur de dénatalité, que certaines conditions économiques et sociales soient réalisées."*
>
> P.Deffontaines.(**345**) pp.104-105.

Constatations très comparables dans la montagne ariégeoise et les Ségalas aveyronnais bien que l'exode, plus que la dénatalité, semble avoir été dans ces pays la réponse démographique aux difficultés de l'économie, y entraînant une dépopulation tout aussi intense.

> *"Ni le développement des migrations saisonnières, simple palliatif dicté par la détresse, ni les transformations limitées de l'économie rurale n'auront apporté de solution au problème du surpeuplement du XIX° siècle. Le pays était comme bien d'autres condamné à se vider. Mais dans cette région plus surpeuplée et plus misérable que d'autres, la marche à l'exode a été à la fois précoce et implacable. Cet exode s'est déclenché au milieu du XIX° siècle sous l'effet du paroxysme de la misère dû à la maladie de la pomme de terre et de la crise, puis de la disparition de la métallurgie catalane. Mais un facteur a surtout contribué à mettre en route le dépeuplement. C'est l'interminable crise forestière qui pèse sur toute l'Ariège du XIX° siècle."*
>
> M.Chevalier.(**297**) pp.712-713.

> *" Sans nier en quoi que ce soit la force des attractions urbaines, nous sommes bien obligés de noter que lorsque la terre rapporte, les départs se font beaucoup plus rares; on ne saurait par conséquent méconnaître l'importance des facteurs économiques dans cette question de la dépopulation rurale par émigration."*
>
> A.Meynier.(**408**) p.338.

A Toulouse aussi, une rupture grave affecta l'évolution de la cité au XIX° siècle. L'ancienne capitale du Languedoc faisait figure de capitale déchue.

> *"Frappés par l'éclat des institutions judiciaires, religieuses, universitaires, intellectuelles,* (les contemporains) *attribuaient la grandeur et la prospérité de Toulouse beaucoup plus à la présence de ces institutions et à leur fonctionnement qu'à la richesse foncière qui s'attachait à elles et plus encore à leurs membres. Or, la Révolution va frapper ces institutions de mort."*
>
> J.Coppolani. (**259**) p.109.

Rétrogradée au rang de simple préfecture en 1791, son administration dont le ressort avait couvert le territoire d'une dizaine de départements ne rayonnait plus que sur un espace bien restreint. Or, la croissance de la ville n'en fut pas compromise et J.Coppolani a pu parler de *"croissance paradoxale"* tant elle contrastait avec la léthargie de la vie économique.

> *"Il y a quelque chose de malsain, de pathologique dans la croissance de Toulouse depuis le début du XIX° siècle."*(p.373)
>
> *"Plus que le pouvoir attractif de son activité économique, c'est le mouvement démographique de la région qui lui a sans doute procuré cette croissance. Le trop-plein des campagnes qui ont atteint partout — et même souvent dépassé— leur degré de saturation dans la première moitié du XIX° siècle est venu s'y déverser et y vit, pauvrement sans doute, mais tout de même un peu mieux que sur une terre chargée d'hommes."*(p.141)
>
> J.Coppolani. id.

Décrite et située avec précision, bien située chronologiquement, cette mutation économique et sociale du XIX° siècle laissa la région à l'écart du développement que connaissaient alors d'autres contrées du pays. Il serait faux d'imaginer qu'elle intervint après une phase brillante comme on s'est plus à le répéter par la suite dans le milieu des classes dirigeantes locales. Sur ce point, les quatre géographes ne laissent planer aucun doute et corrigent très fortement l'impression qui pouvait se dégager du tableau de l'état économique du Languedoc à la fin de l'Ancien Régime qu'avait dressé L.Dutil en 1911 (**197**).

> *"L'Ariège de la fin du XVIII° siècle et de la période consulaire est un pays surpeuplé, dont toute l'économie est fondée sur l'accumulation du travail d'une population misérable."*
> M.Chevalier. p.464.

> *"Plus encore que cette pauvre alimentation, après tout commune à bien des régions de France, nous apparaît lamentable la proportion des pauvres gens révélée par l'enquête de 1771...Instabilité, précarité d'une vie misérable. On se croirait reporté cent ans en arrière."*
> A.Meynier. pp.143-144.

Certes, dans le Toulousain et dans les pays de la Moyenne-Garonne, l'agriculture céréalière semble avoir été plus productive. Par le biais de la rente foncière elle assurait à la bourgeoisie urbaine une situation confortable et renforçait le caractère prospère des villes.

> *"Par cette richesse terrienne, la plus stable de toutes, et par l'emprise économique qu'elle établit sur toute la région, Toulouse, en 1789, est plus que jamais capitale: à l'aspect politique qui reste le plus éclatant s'est ajouté un aspect économique et surtout agricole, moins visible, mais plus sûr."*
> J.Coppolani. p.105.

Mais la fortune des maîtres de la terre ne pouvait masquer la précarité des conditions d'existence des petites gens.

> *"C'est donc une ville en plein essor démographique que trouve la Révolution de 1789. Son activité d'autre part est considérable malgré la crise économique. Mais le niveau de vie est bas et les producteurs sont loin de tenir le premier rang dans la société...les salaires sont généralement bas et on a pu remarquer que beaucoup d'industries recrutaient leur personnel dans les hospices."*
> J.Coppolani. p.104.

A Montauban aussi, l'industrie paraît bien fragile depuis la fermeture de ses marchés canadiens en 1763. Au moment de la Révolution, les usines tournent au ralenti depuis de longues années.

Dans Midi-Pyrénées, à la fin du XVIII° siècle, les signes de prospérité, quand ils existent, traduisent rarement une économie en bonne santé, prête à prendre son essor. Trop exclusivement agricole, elle répondait imparfaitement aux besoins de populations de plus en plus nombreuses. Dans quelques "pays" privilégiés, sur les bonnes terres céréalières, la situation était peut-être plus saine et les signes extérieurs de la prospérité moins factices. Mais les revenus d'une petite minorité de privilégiés, rentiers de la terre, ne pouvaient faire oublier la masse des déshérités. Il faut donc rejeter l'idée d'un âge d'or qui aurait précédé la stagnation et le déclin du XIX° siècle.

Ayant ainsi mis en perspective la "crise du XIX° siècle", A.Meynier, P.Deffontaines, J.Coppolani et M. Chevalier, se sont attachés à décrire les conséquences géographiques du déclin ou des difficultés des activités traditionnelles, tout en montrant les obstacles qui semblaient s'opposer au développement d'activités nouvelles.

En dehors de Toulouse, le bilan est presque toujours très négatif. La révolution industrielle n'a guère affecté que de petits centres isolés. Dans les Ségalas, *"pas plus que les mines métalliques, l'utilisation des chutes d'eau ne crée une vie industrielle"* (A.Meynier.p.428). A Decazeville-même, malgré la présence du gisement houiller, la métallurgie du fer a connu bien des déboires depuis la construction des premiers hauts-fourneaux en 1828. Et après la première guerre mondiale, l'activité métallurgique semble condamnée.

> *"On a pu dire, à juste titre, lors du centième anniversaire de Decazeville, récemment célébré: "Decazeville sera de moins en moins la ville du fer et de plus en plus celle du charbon". Mais comme les exploitations houillères elles-mêmes ne semblent pas inépuisables, que certaines d'entre elles ont déjà cessé tout travail, on peut se demander si l'avenir de l'industrie dans le bassin houiller est vraiment très brillant."*
>
> A.Meynier. p.439.

Dans les Pyrénées ariégeoises, l'équipement précoce de la montagne pour la production d'électricité hydraulique a permis de rénover l'industrie textile du pays d'Olmes et probablement sauvé, grâce à l'utilisation du four électrique, la métallurgie lourde de Pamiers. Elle a aussi suscité des formes d'industries entièrement nouvelles comme l'électro-chimie ou l'électro-métallurgie. Mais, *"ces débuts brillants ont été suivis, sinon d'un*

*recul, du moins d'une diminution d'importance relative des Pyrénées ariégeoises...".*Et en 1950, *"dans une certaine mesure, électrométallurgie et électrochime ne sont plus qu'une survivance."*(Chevalier. p.955)

Quant aux pays de la Moyenne-Garonne, P.Deffontaines constatait au début des années 1930:

> *"Ils comptent actuellement parmi les régions françaises les plus dépourvues de vie industrielle; l'agriculture est devevue l'horizon de travail à peu près unique... Cette faible vie industrielle n'est souvent qu'un reliquat; nombreux sont les métiers en voie de disparition; un seul groupe d'industries récentes prospère: l'industrie de la conserve des fruits et légumes."*
> P.Deffontaines. (**345**) p.257.

A Toulouse enfin, il faut attendre la première guerre mondiale pour que quelques grosses usines viennent équilibrer un secteur tertiaire très étoffé. L'éloignement des frontières du nord et du nord-est y favorisèrent alors l'installation d'établissements industriels présentant un intérêt stratégique (aéronautique et chimie).

Partout, en Midi-Pyrénées, les activités industrielles sont jugées insuffisantes et mal assurées. Toutefois, à la différence des bourgeoisies locales, les géographes qui établissaient un tel constat ne se référaient pas à d'hypothétiques richesses naturelles qui auraient été mal exploitées; ils observaient simplement que, depuis le début du XIX° siècle, les créations ou le développement d'industries n'avaient pas réussi à compenser le déclin ou la disparition d'anciennes activités artisanales ou manufacturières. A fortiori, le nombre d'emplois ainsi offerts s'était révélé notoirement insuffisant pour absorber la masse des ruraux qui avaient abandonné la terre, victimes des progrès techniques ou de l'absence de révolution agricole. Et cela, malgré la baisse de la fécondité dans les campagnes, qui avait largement contribué à freiner la croissance naturelle de la population! Partout, l'exode rural s'était presque toujours transformé en exode régional à destination de la région parisienne ou de l'étranger.

Ce bilan aurait pu se solder de façon plus catastrophique encore si l'on veut bien considérer que très rares avaient été les activités industrielles créées ou soutenues par des capitaux régionaux. Qu'aurait été le tableau de l'industrie de Midi-Pyrénées sans des initiatives extérieures?

Pourquoi cette sorte de fatalité frappait-elle ces pays incapables de fixer l'industrie ou de la faire prospérer quand elle commençait à s'y implanter? A cette question essentielle force est de constater que nos quatre géographes n'ont guère tenté de répondre. A.Meynier,

surtout préoccupé par la médiocrité de la vie agricole, se disait convaincu que "*cette terre quelque déshéritée qu'elle fût, était capable de progrès énormes et de rendements intéressants*". Et tirant la leçon de la révolution agricole qui s'était propagée dans le Ségala de part et d'autre de la voie ferrée Carmaux-Rodez, il proposait logiquement que l'Etat accentue son effort et achève la réalisation d'autres lignes ferroviaires.

> "*Même si au point de vue strictement comptable la ligne doit être en déficit, quel avantage n'apporterait-elle pas à l'économie nationale le jour où la lande aura disparu du Lévezou, du Ségala oriental, de la Châtaigneraie...D'ailleurs, il n'y a pas de milieu: ou on se décidera à cette amélioration , quel qu'en doive être le prix,on construira enfin cette ligne de la Châtaigneraie,...on en tracera d'autres; ...on facilitera de toutes les manières la diffusion des engrais et des amendements... on répandra l'instruction agricole...et dans ce cas on verra, comme sur le Segala central la lande disparaître et de riches moissons remplacer la bruyère; ou bien il faudra que ces régions se résignent non seulement à garder leur situation semi-arriérée, mais encore à perdre le peu de vie qui leur reste encore.*"
>
> A.Meynier. pp.453-454.

P.Deffontaines ne se hasardait même pas à de telles considérations et se contentait de conclure de façon plus pessimiste.

> "*Il n'est pas sûr d'ailleurs qu'aujourd'hui, même après un siècle de dénatalité, le pays ne soit encore trop peuplé. Il y a des efforts qui actuellement n'ont plus leur raison d'être, il y a des terres qui n'ont plus à réclamer aux hommes des peines exagérées et des travaux qui n'ont plus de légitimité économique. Bref, il peut y avoir un amoindrissement et un relâchement de l'effort qui représente une nécessité et comme une fatalité.*"
>
> P.Deffontaines. p.419.

Ecrivant à une époque plus récente, à un moment où progressait l'idée d'un aménagement plus rationnel du territoire, M.Chevalier concluait lui, au contraire, par un plaidoyer pour une politique spécifique de la montagne.

> "*La Montagne...n'a donc jamais reçu un*

traitement spécial. Comme elle est de plus en plus défavorisée, du fait des transformations de la vie économique et sociale, cet apparent égalitarisme conduit en réalité à la traiter comme un parent pauvre par rapport au reste du pays...C'est bien l'avènement d'une politique spécifiquement montagnarde que réclament de façon inconsciente les paysans ariégeois lorsqu'ils affirment naïvement aux étrangers qui les interrogent que "l'on devrait les payer pour rester au pays".

M.Chevalier. pp. 1033-1034.

Seul J.Coppolani reconnaissait n'avoir pu élucider les causes profondes de la croissance toulousaine au centre d'une région en crise permanente. Il indiquait de nouvelles voies pour les recherches ultérieures.

"Il n'y a pas de commune mesure entre l'allure traînante de l'économie de la région toulousaine et la rapide poussée démographique de sa capitale,qui en est pourtant inséparable...

La superstucture économique et administrative que constitue la ville de Toulouse voit ainsi ses bases s'amenuiser tandis qu'elle s'accroît sans mesure, croissance semblable plutôt à une hypertrophie de vieillissement qu'à la poussée vigoureuse d'un organisme sain. C'est dans l'ensemble de l'économie française qu'il faut chercher les causes de la croissance de Toulouse, mais ces causes sont en partie d'ordre politique et peuvent disparaître tout à coup.

J.Coppolani. p.394.

Ces conclusions et ces timides propositions ne manquent pas de points communs malgré la diversité apparente des champs d'investigation ; elles rappellent étrangement les revendications des bourgeoisies locales qui, à la même époque, attendaient tout de l'Etat. Mais ici, ce recours à l'Etat-providence n'est jamais présenté comme relevant de la plus élémentaire justice distributive. Bien au contraire, il apparaît comme une mesure urgente d'assistance à une région qui, depuis un siècle au moins, n'a pu trouver en son sein les énergies suffisantes pour tirer l'agriculture de sa torpeur ou promouvoir une vie industrielle capable de juguler la dépopulation par émigration.

La relecture de ces quatre thèses de géographie consacrées à des pays de Midi-Pyrénées entre 1930 et 1956, tout comme l'analyse qui pourrait être faite de la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest pendant la même période, montrent bien l'apport et les limites de la géographie humaine classique à la connaissance scientifique de la région.

Un apport essentiel que sous-estiment beaucoup trop ceux qui, aujourd'hui, condamnent un peu hâtivement une discipline jugée trop descriptive, trop contemplative, en refusant de considérer les conditions historiques et idéologiques dans lesquelles elle s'est développée. Une masse considérable de données glanées et vérifiées au contact permanent des réalités, sur le terrain d'enquête, s'est ainsi trouvée rassemblée. Le recours systématique à la méthode historique a permis d'éviter que leur confrontation ne débouche sur des spéculations plus ou moins marquées par un déterminisme naturel mécanique. Mais ces descriptions raisonnées de petites portions de l'espace national ont aussi leurs limites.

Dans le cadre étroit des "pays" étudiés, elles mettaient en évidence les rapports variés qui s'étaient établis au cours des temps entre les groupes humains et leur environnement. Beaucoup avaient disparu, d'autres se précisaient, mais chacun laissait son empreinte dans l'espace, contribuant à modeler un "milieu géographique" original. Très logiquement, ces monographies ont privilégié ces "traits originaux" négligeant de les confronter avec ceux qui semblaient eux-aussi spécifiques de contrées voisines. Or, de cette confrontation, on vient de le voir, auraient pu naître des explications fécondes ou tout au moins l'hypothèse que ces "traits originaux" n'étaient que l'expression géographique variée de processus semblables. Au fond, la diversité des situations décrites et analysées n'est que le reflet des réactions qui, au milieu du XIX° siècle, se sont manifestées dans des milieux géographiques très différents face à un seul et même phénomène: l'organisation de l'économie capitaliste dans un marché national en cours d'unification rapide grâce aux progrès des moyens de transport. Ségalas du Rouergue, Pyrénées ariégeoises, plaines et plateaux de Moyenne-Garonne, agglomération de Toulouse, au XVIII° siècle encore tout semblait opposer ces contrées: le cadre physique, le climat, le passé qui se perpétuait dans les structures sociales, les mentalités, et qui imprimait sa marque à l'organisation de l'espace (villages, villes, structures agraires...) L'"ouverture sur le monde", l'élargissement des horizons économiques ont bouleversé l'équilibre précaire qui s'était établi entre les groupes humains et les milieux géographiques dans lesquels ils vivaient. Nos géographes se bornèrent à mesurer les conséquences géographiques de ces mutations en faisant la part des survivances du passé et des aspects nouveaux;

c'était déjà une tâche immense. Mais ils se révélèrent dans l'incapacité d'aller au-delà, de démêler les causes profondes de cette transition qui avait laissé le Sud-Ouest en marge du développement économique. Il faudra attendre la fin des années 1950 pour que l'historien F.Crouzet pose clairement et en termes nouveaux la question des origines du "sous-développement" économique du Sud-Ouest.

> *"C'est un fait maintenant bien connu que le Sud-Ouest se trouve dans un état de sous-développement par rapport à la France du Nord et de l'Est...Ce sous-développement de notre région doit intéresser non seulement les économistes et les géographes mais aussi les historiens, car les origines historiques de ce phénomène constituent un problème important dont l'étude pourrait être profitable aux organismes publics et privés qui ont entrepris d'analyser la situation économique défectueuse du Sud-Ouest et d'y trouver des remèdes...*
>
> *Dès la Monarchie de Juillet le sous-développement économique du Sud-Ouest était un fait acquis et patent...*
>
> *Il resterait à déterminer pourquoi le Sud-Ouest est ainsi resté à la traîne, pourquoi il a été incapable de réparer les ruines de la période révolutionnaire et de s'engager dans la voie de la grande industrie."*
>
> F.Crouzet.(**190**)

Pourquoi donc les géographes n'ont-ils pas formulé eux-mêmes ces problèmes alors qu'ils avaient été les premiers à en étudier scientifiquement les données et les conséquences? N'en ont-ils pas saisi tout l'intérêt pour expliquer les situations présentes? S'agit-il, plus simplement, d'un refus de s'aventurer sur un terrain qui faisait partie de ces *"zones interdites à la géographie humaine"* dont parlait A.Demangeon? Tout cela a dû jouer plus ou moins consciemment.On peut aussi penser qu'armés du seul postulat possibiliste vidalien et en l'absence d'une réflexion théorique plus approfondie, ils ne pouvaient pas progresser dans cette voie.

C'est le mouvement d'idées qui avait suscité la naissance de la géographie humaine classique et accompagné son développement qu'il convient, semble-t-il, d'analyser de façon critique pour comprendre comment, après de brillants débuts, cette discipline marquait ainsi le pas, laissant souvent à d'autres, l'histoire, la sociologie, le soin de prendre le relais et d'exploiter le résultat de ses recherches.

3. Nouvelles approches et nouveaux apports à la connaissance scientifique de la région.

Quand Paul Vidal de La Blache assignait pour tâche à la géographie humaine la description et l'explication des rapports de l'homme avec son environnement, de quel "homme" s'agissait-il? Certes la géographie humaine qui se disait "*science de lieux et non des hommes*" pouvait ne pas entrer dans ce débat qu'elle laissait volontiers à la philosophie ou à la sociologie. Mais il suffit de lire avec attention les oeuvres des pionniers de la géographie française pour y découvrir, très rarement de façon explicite, une certaine idée de l'homme, une certaine vision de la société et des rapports sociaux...un véritable système philosophique.

a) *Les fondements idéologiques de la géographie humaine classique.*

"Volonté et liberté humaine" (J.Brunhes), *"des volontés humaines"*(A.Demangeon), *"l'homme obéissant à son impulsion, à ses goûts propres..."* (Vidal de La Blache)...Grâce aux sciences et aux techniques qu'il maîtrise de mieux en mieux, cet homme, doué de raison, utilise et aménage le milieu physique au lieu de le subir comme ses prédécesseurs ou ses compatriotes qui vivent plus difficilement dans d'autres régions du globe. Cet homme, dont le possibilisme affirme la supériorité sur les forces de la nature, c'est au fond l'homme des philosophes du siècle des Lumières: maître de son propre destin, libre, lié à ses semblables par un contrat social, obéissant à des lois qu'il a lui-même élaborées. Ainsi, comme l'affirmait J.J.Rousseau, *"chacun se donnant à tous ne se donne à personne"*.

Transparaît ainsi le refus des philosophies étroitement positivistes et l'adhésion aux idées que développait au début du siècle H.Bergson ("L'évolution créatrice"est publiée en 1903.). Qu'on en juge:

> *"Que la condition nécessaire de l'évolution soit l'adaptation au milieu, nous ne le contestons aucunement. Il est trop évident qu'une espèce disparaît quand elle ne se plie pas aux conditions d'existence qui lui sont faites. Mais autre chose est de reconnaître que les circonstances extérieures sont des forces avec lesquelles l'évolution doit compter, autre chose qu'elles sont les causes directrices de l'évolution. Cette dernière thèse est celle du mécanisme. Elle exclut absolument l'hypothèse d'un élan originel, je veux dire*

d'une poussée intérieure qui porterait la vie, par des formes de plus en plus complexes, à des destinées de plus en plus hautes."
H.Bergson. L'évolution créatrice. Paris. 1.9.3. p.111.

Et le philosophe rejoint de façon très concrète les préoccupations des géographes français.

"La vérité est que l'adaptation explique les sinuosités du mouvement évolutif, mais non pas les directions générales du mouvement lui-même. La route qui mène à la ville est bien obligée de monter les côtes et de descendre les pentes, elle s'adapte aux accidents de terrain: mais les accidents du terrain ne sont pas cause de la route et ne lui ont pas non plus imprimé sa direction." (p.111)

C'est non seulement l'intelligence humaine mais aussi l'instinct, l'élan vital qui,pour le philosophe, règlent ainsi le cours de l'histoire et l'évolution des civilisations. [illegible] qui régissent la matière inerte — ce que pensaient les déterministes — les hommes sont capables de découvrir ces lois et d'agir en conséquence. Mais, ce qui les guide dans cette voie, ce qui les pousse au refus de se soumettre passivement à la nature, échappe à la connaissance scientifique.

Jean Brunhes allait entièrement dans ce [illegible] évoquait comment *"des impulsions immatérielles collectives arrivent, sans qu'on sache trop encore ni comment ni pourquoi, à conférer un caractère d'intensité et de perfection jusqu'aux manifestations les plus matérielles de notre collectivité"* Annales de Géographie. 1913. p.39) Et il précisait que cette impulsion était *"toujours de caractère psychique: cohésion d'une nationalité qui naît ou se défend, orgueil d'un peuple qui fait son histoire, ou qui veut faire l'histoire, puissance traditionnelle d'un sentiment impérieux du devoir, zèle apostolique pour le triomphe d'une foi"*. Qui ne sentirait dans ces phrases l'écho des thèses de Bergson? La similitude entre ces "impulsions collectives" et le célèbre "élan vital" se doit de retenir l'attention.

"Toutes nos analyses nous montrent... dans la vie un effort pour remonter la pente que la matière descend...Certes la vie qui évolue à la surface de notre planète est attachée à la matière...En fait, elle est rivée à un organisme qui la soumet aux lois générales de la matière inerte. Mais tout se passe comme si elle faisait son

possible pour s'affranchir de ces lois." p.267.

"L'élan de vie consiste, en somme, dans une exigence de création. Il ne peut créer absolument, parce qu'il rencontre devant lui la matière, c'est-à-dire le mouvement inverse du sien. Mais il se saisit de cette matière, qui est la nécessité même, et il tend à y introduire la plus grande somme possible d'indétermination et de liberté..." p.273.

H.Bergson. id.

De cette lutte incessante entre un monde matériel régi par ses lois et l'élan vital des hommes vers la création naissaient les civilisations. Dans ses "Principes de géographie humaine" (**86**), Paul Vidal de La Blache leur a consacré plusieurs chapitres. A ses yeux, leur évolution révélait une tendance naturelle au perfectionnement car, progressivement, *"l'homme obéissant à ses impulsions et à ses goûts propres a humanisé à son image la nature ambiante"*. Mais ce mouvement n'était pas continu et ne se manifestait pas, en tous lieux, avec la même intensité.

"Il y a des contrées où la chaîne des progrès a été rompue (Europe orientale, Asie occidentale), où elle ne s'est renouée que plus tard et imparfaitement. Il y en a d'autres où les progrès n'ont jamais été tout à fait interrompus, qui n'ont pas éprouvé ces hiatus funestes. Les formations politiques s'y sont succédé en rapport les unes avec les autres (Europe occidentale et centrale, Egypte-même)." (p.212)

Et Vidal de La Blache analysait comment par invasion, opposition de genres de vie, développement du commerce maritime s'étaient créés des contacts fructueux entre civilisations différentes.

— Géographie économique et géographie sociale.

Branche de la géographie humaine classique, la géographie économique s'intéressait aux faits de production, de consommation et d'échanges; elle décrivait et tentait d'expliquer comment les hommes utilisaient les ressources de la nature pour satisfaire leurs besoins. Les produits de la cueillette, de la culture ou de l'élevage, ceux que transformait l'industrie, pouvaient être consommés sur place ou échangés contre d'autres biens venant de contrées plus ou moins éloignées. Ainsi, en fonction de leurs productions, des portions de l'espace

terrestre tendaient-elles à s'individualiser, chacune tirant son originalité à la fois des ressources de la nature et de la maîtrise technique des groupes humains qui les utilisaient. La répartition des activités de production et d'échanges s'expliquait aussi par l'inégale distribution des hommes à la surface de la terre et contribuait également à modifier cette distribution, imprimant sa marque aux modes de groupement des populations. Mais les géographes classiques se refusaient d'aller au-delà; pour eux, la vie économique ne pouvait déterminer directement l'organisation des sociétés humaines. Fidèles aux thèses de Bergson, les sociétés humaines qu'ils étudiaient étaient à leurs yeux des groupements volontaires d'individus dont le ciment ne pouvait reposer uniquement sur des rapports économiques. Au fond, ils considéraient la vie économique comme une affaire de techniques se développant et progressant au fur et à mesure que les sciences élargissaient le champ des connaissances relatives au monde matériel. Au contraire, le moteur de la vie sociale était à rechercher dans cet élan vital, qui sans cesse était censé porter les hommes à corriger ou à contrarier les lois qui règlent le monde matériel...le milieu physique du géographe.

C'est Jean Brunhes qui, le premier, dans sa leçon inaugurale au Collège de France, semble avoir formulé aussi nettement ce problème des rapports entre vie économique et organisation sociale.

> *"Un Etat résulte d'une coordination des individus et des groupes qui ne peut se concevoir sans une coordination matérielle des diverses parties de l'espace sur lesquelles vivent ces individus et ces groupes. Quel est le minimum de connexion entre en Etat...et son territoire spatial? Quelle est la connexion nécessaire entre une cité, ensemble de citoyens, et une ville, ensemble de maisons et de rues?*
>
> *Dans quelle mesure la coordination spirituelle est-elle fonction de la coordination matérielle, et dans quelle mesure la coordination matérielle entraîne-t-elle la coordination spirituelle? Voilà tout le problème et le voilà posé sous sa formule géographique"*
>
> J.Brunhes. (12) p.40.

On s'explique donc pourquoi, dans les travaux des géographes classiques, les études de géographie économique restaient le plus souvent distinctes de celles de géographie humaine. La géographie économique se cantonnait dans la description des faits de production et de consommation, en s'efforçant de montrer leurs rapports avec les conditions des milieux. Elle débouchait

parfois sur une géographie du travail ou des "horizons de travail", attentive au rôle essentiel des"petites gens" ce qui, à l'époque, la distinguait de l'histoire. P.Deffontaines avait beaucoup insisté sur cette orientation et ce n'est pas un hasard s'il avait donné pour titre à sa thèse "Les hommes et leurs travaux dans les pays de la Moyenne-Garonne". On retrouve d'ailleurs le même souci dans les chapitres qu'il rédigea avec J.Brunhes dans les deux premiers tomes de l'"Histoire de la Nation française" publiée sous la direction de G.Hanotaux (**138**); la formule habituelle "géographie économique" est volontairement remplacée par "géographie du travail".

> *"Trop souvent on nous a entretenus du blé, des pommes de terre ou des troupeaux comme s'ils se développaient hors des groupes humains...Non, même une forêt française de vieux chênes et de hêtres antiques est "aménagée"...Lorsqu'on en vient à l'ordre des faits d'exploitation et de production, l'homme doit être placé d'une manière évidente au premier rang. Tout ce qu'on appelle le travail c'est la matière géographique malaxée par les hommes."*
> J.Brunhes et P.Deffontaines (**138**) p.329.

En ce sens, cette géographie du travail était à la fois économique ET sociale, se refusant à séparer les deux approches d'une même réalité. Mais cette géographie sociale — nouvelle forme de la géographie humaine— n'était en vérité qu'une géographie économique qui ne négligeait pas les faits et gestes des producteurs. Elle ignorait ou minimisait toujours les rapports sociaux nés des rapports de production; elle refusait la lutte des classes.

> *" Certes, tout en combattant les théories systématiques d'une histoire matérialiste qui voudrait expliquer le développement des sociétés politiques par les seules conditions économiques, l'Histoire de la Nation française prétend s'écarter également d'une histoire abstraite dont les acteurs paraîtraient se mouvoir en pleine atmosphère irréelle, à 50 mètres au-dessus du sol."*
> Id. p.329.

M.Le Lannou et A.Cholley iront exactement dans le même sens quand ils souhaiteront "humaniser" la géographie économique traditionnelle.

> *"La seule réalité derrière toutes les valeurs et les fluctuations de la production, est la réalité humaine et sociale."*
> A.Cholley. (**18**)

> *"Les faits dits communément de "géographie humaine" sont bien souvent de pures abstractions si on les coupe des faits de structure sociale et des dynamismes sociaux."*
> M.Le Lannou.(**61**) p.239.

C'est également dans cette voie que Fernand Braudel, dès 1944, encouragea les géographes à s'engager sans réticence.

> *"Tout autant que dans les liens de l'espace, l'homme est pris dans les mailles du milieu social; et il n'y aura pas de géographie si elle ne saisit à pleines mains cette réalité sociale."*
> F.Braudel. (**9**) p.172.

Le livre que Max.Sorre venait de consacrer aux fondements biologiques de la géographie humaine lui semblait en effet beaucoup trop hésitant.

> *"...ce social que le livre de Maximilien Sorre évite, qu'il côtoie, et où il ne s'enfonce que quand il est contraint de le faire par l'unité vivante. On dirait même que la préoccupation de Maximilien Sorre, en fait, a été de s'arrêter sur cette mauvaise route."*
> Id. p.173.

La critique était largement injuste car le livre incriminé n'était que le premier volet d'un ensemble beaucoup plus ambitieux. Aux"Fondements biologiques de la géographie humaine"(**77**) succédèrent en effet, dès 1948, deux volumes consacrés aux fondements techniques, dont l'un traitait précisément de la vie sociale en des termes bien nouveaux dans la littérature géographique française. L'étude des techniques de la vie sociale passait en revue les groupes antérieurs à l'Etat moderne, les nations et les Etats, les Empires. Puis, un chapitre essentiel et novateur s'attachait aux structures politiques et économiques dans leurs rapports avec la géographie.

> *" Il est impossible de séparer les unes des autres les activités des hommes. L'évolution des formes politiques, où l'on a vu pendant longtemps toute l'histoire, est impensable si l'on ne fait pas intervenir les besoins matériels des hommes, les techniques qu'ils emploient pour créer des richesses, la stratification des classes sociales, tout le mécanisme de l'économie. Inversement l'Etat politique crée le climat dans lequel se développent les activités*

productrices et consommatrices, l'atmosphère indispensable à leur épanouissement. Ce sont, pour l'historien d'aujourd'hui, des affirmations d'évidence en dehors de toute préoccupation doctrinale."

M.Sorre.(**78**) Tome 2 . p.133.

Jamais jusque là un géographe français ne s'était hasardé à formuler avec autant de vigueur dans un ouvrage théorique combien se trouvaient mêlées politique, économie, société et géographie. Les grands mécanismes de l'économie capitaliste étaient d'ailleurs rappelés avec leurs implications sociales et M.Sorre analysait leurs manifestations géographiques: urbanisation, colonisation...

"Par un paradoxe qui n'est qu'une apparence, l'épanouissement du capitalisme aboutit à creuser un fossé entre le groupe des employeurs et celui des salariés, à séparer les classes sociales...

Ce mouvement ascendant de l'économie capitaliste, il n'était possible que si une masse plus considérable des moyens de subsistance était mise à la disposition des agglomérations industrielles, une quantité toujours plus grande de matières premières apportée sur le carreau de l'usine, un marché chaque jour plus large ouvert aux produits fabriqués. Or, le sol et le sous-sol des pays déjà exploités ne pouvaient pas livrer indéfiniment de nouvelles richesses... L'industrie moderne était condamnée par sa propre loi à conquérir et à aménager de nouveaux espaces libres...et de nouvelles richesses souterraines...

La plupart des grands états industriels ... deviennent des puissances coloniales assurent leurs positions anciennes et en conquièrent de nouvelles, la grande poussée coloniale de la fin du XIX° siècle est rattachée par un lien direct aux besoins et au désir d'expansion de l'industrie capitaliste."

Id.p.156.

Quel chemin parcouru depuis qu'A.Demangeon présentait le Royaume-Uni et son Empire! Faute d'un cadre théorique suffisant, il ne pouvait guère aller au-delà d'une description raisonnée et perspicace de la vie économique reprenant les schémas du libéralisme capitaliste, ce qui, sous une apparente neutralité, n'excluait pas des jugements passablement engagés.

"On ne conçoit plus universellement que les intérêts des patrons et des ouvriers soient fondamentalement opposés, ni qu'il y ait incompatibilité naturelle entre le capital et le travail. Dans un pays comme la Grande-Bretagne, où les deux cinquièmes du capital appartiennent à un petit groupe de propriétaires...il paraît bienfaisant de mieux répartir la propriété et d'y faire participer les ouvriers sous la forme de répartitions de dividendes et d'actions du travail."

A.Demangeon. (**25**) p.79.

On s'explique aisément les réticences de ce maître de la géographie humaine classique lorsque P.George publia en 1938 sa "Géographie économique et sociale de la France", dont le titre même soulignait l'originalité en insistant sur la liaison entre l'économique et le social.

"Çà et là M.George retient notre attention sur certains problèmes économiques qui semblent particulièrement l'inquiéter et même le troubler au point de l'écarter de la vérité; certainement il ferait sourire avec malice les paysans dont il décrit la misère. De même,a-t-il raison d'opposer aussi fortement le capitalisme et le prolétariat? Cette opposition est-elle inscrite dans la réalité des faits ou dans les axiomes d'une doctrine?"

A.Demangeon. An. de Géo. 1941. pp.1-2.

Comment aurait-il réagi s'il avait pu lire, en 1946, certains passges de la deuxième édition de l'ouvrage? Des titres de paragraphes comme *"les rapports sociaux entre l'homme et la terre", " la place et le rôle du développement de l'industrie dans la vie sociale"*...traduisaient encore mieux des préoccupations et une vision toutes nouvelles chez les géographes universitaires.

"Le sens de classe est inné chez l'ouvrier. Tous les jours, il a sous les yeux des images concrètes de l'opposition entre le patronat et la classe laborieuse . Il n'a qu'à regarder autour de lui pour comprendre qu'il y a une vie de l'ouvrier et de l'employé en harmonie avec leur classement dans la société qui résulte d'une certaine forme d'organisation de la production".

P.George.(**146**) p.142.

Née d'un mouvement philosophique largement influencé par les idées d'H.Bergson, nourrie des thèses du libéralisme économique, la géographie humaine découvrait Marx.

> *"En produisant, les hommes ne sont pas seulement en rapport avec la nature. Ils ne produisent que s'ils collaborent d'une certaine façon et font échange de leurs activités. Pour produire, ils établissent entre eux des liens et des rapports bien déterminés: leur contact avec la nature, autrement dit la production, s'effectue uniquement dans le cadre de ces liens et de ces rapports sociaux.*
>
> *Ces rapports sociaux qui lient les producteurs les uns aux autres, les conditions dans lesquelles ils échangent leurs activités et participent à l'ensemble de la production diffèrent naturellement selon le caractère des moyens de production...Les rapports sociaux suivant lesquels les individus produisent, les rapports sociaux de production, changent et se transforment avec l'évolution et le développement des moyens matériels de production, des forces productives. Les rapports de production pris dans leur totalité constituent ce que l'on nomme les rapports sociaux."*
>
> K.Marx. Travail salarié et capital. 1849.

— Géographie humaine, nouvelle histoire et marxisme.

Un peu paradoxalement, l'apparition de positions idéologiques très différentes de celles qui sous-tendaient la géographie humaine classique n'a pas provoqué un grand débat public parmi les géographes. Au contraire, se dessina assez rapidement un certain consensus, tous se retrouvant pour souhaiter une géographie humaine de plus en plus attentive aux réalités sociales. Une géographie humaine qui ne devait plus se contenter de compter les hommes, d'analyser leur répartition et leurs modes de groupement dans l'espace. Quant à la géographie économique, au lieu de se borner à de fastidieux inventaires il fallait que son champ d'observation s'élargisse en réintégrant l'homme dans les faits de production, de consommation et d'échanges.

Mais qu'on ne s'y méprenne pas, c'est par des chemins fort différents que l'accord se réalisa presque tacitement à la suite de débats qu'on aurait souhaités moins feutrés et plus prodigues en écrits théoriques. Confrontés

aux réalités sur leurs terrains d'enquête, certains avaient déjà acquis la certitude que négliger les phénomènes sociaux les privait d'une source féconde d'explication des phénomènes géographiques. D'autres poussant plus loin leurs analyses et leur engagement avaient adhéré à des courants philosophiques marxistes.

Le plus souvent, les premiers ne voyaient dans la géographie sociale qu'un enrichissement de la géographie humaine classique issue des principes vidaliens. Presque spontanément et avec générosité, beaucoup d'entre eux s'étaient intéressés aux "petites gens" anonymes qui, dans l'organisation de l'espace géographique, jouaient à leurs yeux un rôle essentiel, trop négligé par une histoire universitaire obnubilée par les "grands hommes". A.Demangeon avait souligné la nécessité d'une telle approche.

> *"Renonçons à considérer les hommes en tant qu'individus. Par l'étude de l'individu, l'anthropologie et la médecine peuvent aboutir à des résultats scientifiques; la géographie humaine,non. Ce qu'elle étudie ce sont les hommes en tant que collectivités et groupements: ce sont les actions des hommes en tant que sociétés. Nous devons partir pour nos recherches non pas de l'individu mais du groupe."*
>
> A.Demangeon. (**25**) p.28.

Dans leurs travaux sur le Sud-Ouest, A.Meynier et P.Deffontaines avaient adhéré volontiers à cette conception qui rejoignait des préoccupations plus personnelles: il fallait rendre justice à des catégories sociales trop négligées par la recherche scientifique.

> *"L'étude des petites gens nous a particulièrement arrêté, bien que leur vie et même leur présence aient souvent passé inaperçu dans les documents et les relations... Il nous a paru que la géographie devait avoir une particulière attention et sympathie pour cette masse de petits qui constituent le fonds démographique plus spécialement exposé aux crises et livré aux dangers."*
>
> P.Deffontaines. (**345**) p.419.

> *"L'opinion publique commence à s'émouvoir des conditions sociales des classes rurales. L'auteur n'a pas cru devoir laisser dans l'ombre cet aspect de la question géographique. N'étant pas originaire de la région qu'il étudie, on ne l'accusera pas de trop*

> *glorifier le magnifique effort des paysans rouergats par amour de la petite patrie; citadin et de famille citadine, il n'aura aucun intérêt à noircir le sort des cultivateurs; les enquêtes qu'il a faites à ce sujet ont été pour lui une révélation profonde, et il sert uniquement la vérité et la justice en en donnant ici le résultat."*
>
> A.Meynier. (**408**) p.IX.

Quant à tous ceux qui, peu ou prou, se réclamaient du marxisme et qui, malgré bien des divergences, accordaient aux modes de production la place essentielle dans la formation et l'évolution des sociétés, pour eux, la géographie humaine ne pouvait être, bien évidemment, qu'une géographie sociale.

> *"La géographie humaine n'est pas autre chose que l'étude descriptive et explicative du comportement de collectivités humaines — c'est-à-dire de sociétés — dans les diverses régions et parties du monde...La géographie sociale se présente comme une optique de la géographie économique transformant celle-ci en géographie humaine au sens plein.*
>
> *On ne saurait cacher le carcatère artificiel d'une géographie sociale extraite de son ambiance économique. Une société est une forme d'organisation du groupe humain pour l'exploitation des ressources — donc pour une action économique — dans un milieu déterminé et dans des circonstances historiques données. Les rapports sociaux sont à la fois la base de tout système économique et l'effet des mécanismes économiques."*
>
> P.George. Géographie sociale du monde. PUF. 1° éd. 1945. p.5

Ainsi, l'accord qui se réalisa parmi les géographes en faveur d'une géographie sociale se fit sans rupture épistémologique. Sous cette unité apparente n'en continuèrent pas moins à coexister des courants idéologiques, sinon antagonistes, tout au moins fort différents.

Par fidélité à la géographie humaine classique, beaucoup de géographes ont hésité à s'aventurer trop loin dans ces nouvelles voies de recherche dont les implications philosophiques semblaient trop contraigantes. Dans son livre, "La géographie humaine", M.Le Lannou a bien traduit ces réticences: s'y mêlaient un plaidoyer pour une géographie sociale généreuse — ce qui supposait l'abolition de nombreuses cloisons entre les différentes sciences sociales — et un souci constant de préserver

l'autonomie (idéologique?) de la géographie, d'en préciser les limites face à l'ethnologie, la sociologie ou l'histoire. F.Braudel ne manqua pas de souligner ce qu'il y avait de contradictoire dans cette proposition et il dénonça à cette occasion l'excessive prudence des géographes.

> *"Comment accueillir ce retour à l'ordre, aux définitions claires et péremptoires, ce désir de s'entourer à nouveau de barreaux et de rebâtir des cloisons?"* (p.486.)
>
> *"Pour nous, il n'y a pas de sciences humaines limitées. Chacune d'elles est une porte ouverte sur l'ensemble du social... L'enquête de la géographie doit traverser de ses rayons particuliers l'épaisseur entière des questions sociales"* (p.491)

Et il s'inquiétait d'une géographie humaine étriquée qui se limiterait à l'étude de l'Homme-habitant, comme le proposait M.Le Lannou.

> *"On comprendra notre malaise devant cet "homme-habitant"...sorte d'homo geographicus, parent de l'homo oeconomicus. Non, de grâce, l'homme vivant, complexe, déroutant, tel qu'il est...L'homme que la géographie comme toutes les sciences sociales doit se garder de découper en tranches, si habile et si artistique que soit le découpage."*
>
> F.Braudel. Annales. 1951. n°4.

La déception qui perçait sous la critique du grand historien français se comprend aisément. En effet, pendant que la géographie humaine disait vouloir devenir une géographie des sociétés dans l'espace, l'histoire connaissait une évolution comparable. Le mouvement animé par M.Bloch et L.Febvre, depuis de longues années, en faveur d'une histoire économique et sociale commençait à obtenir droit de cité et nombreux étaient les historiens qui se retrouvaient pour affirmer leur volonté d'élargir leur champ d'investigation à la réalité sociale tout entière. Cette "nouvelle histoire" était bel et bien une histoire économique et sociale dont les méthodes devenaient de plus en plus précises. Dans sa leçon inaugurale au Collège de France, en 1959, F.Braudel en a rappelé le cheminement et tracé les nouvelles perspectives.

> *"Il faut aborder en elles-mêmes et pour elles-mêmes les réalités sociales. J'entends par là toutes les formes larges de la vie collective, les économies, les institutions, les architectures sociales, les civilisations enfin, elles, surtout, — toutes les réalités*

> *que les historiens d'hier, certes, n'ont pas ignorées, mais que, sauf d'étonnants précurseurs, ils ont trop souvent vu comme une toile de fond, disposée seulement pour expliquer, ou comme si l'on voulait expliquer les actions d'individus exceptionnels autour desquels l'historien s'attarde avec complaisance."*
>
> F.Braudel.(**9**) p.23

Depuis, des faits de production aux mentalités, le "territoire de l'historien" n'a cessé de s'étendre. Or, pardoxalement, alors qu'historiens et géographes semblaient devoir se retrouver autour des mêmes problèmes, leur collaboration est restée fort limitée quand elle n'a pas eu tendance à devenir exceptionnelle.

> *"Il s'est passé ensuite un curieux phénomène de transfert. A partir de 1940-1950, l'histoire régionale a glissé de la géographie humaine à l'histoire économique, sociale, et plus généralement culturelle et anthropologique. Je pense que la géographie a souffert de ce transfert qui l'a appauvrie."*
>
> P.Ariès.(**60**) p.419

Crainte de subir à nouveau la tutelle de cette "ancienne compagne"? Attitude défensive face à la concurrence des autres sciences sociales en voie de rénovation? Volonté de se décharger sur les historiens d'un travail que, faute de mieux, les géographes avaient dû prendre en charge jusque là? Il est bien difficile, aujourd'hui encore, de déterminer pourquoi historiens et géographes ont préféré continuer à vivre côte à côte en s'ignorant trop souvent, accablés sous le poids et les ambitions nouvelles de leurs disciplines respectives. Reconnaissons que le problème des relations avec les autres sciences sociales (ethnologie, sociologie, économie...) ne se posa pas en des termes très différents. Il n'était d'ailleurs pas spécifique de la géographie, comme le rappelait F.Braudel, dès 1958, dans son célèbre article sur la longue durée.

> *" Il y a crise générale des sciences de l'homme: elles sont toutes accablées sous leurs propres progrès...Toutes, avec plus ou moins de lucidité, se préoccupent de leur place dans l'ensemble monstrueux des recherches anciennes et nouvelles, dont se devine aujourd'hui la convergence nécessaire...Les voilà préoccupées, aujourd'hui plus encore qu'hier, de définir leurs*

buts, leurs méthodes, leurs supériorités. Les voilà, à l'envi, engagées dans les chicanes et les frontières qui les séparent, ou ne les séparent pas, ou les séparent mal des sciences voisines. Car chacune rêve, en fait, de rester ou de retourner chez elle...Quelques savants isolés organisent des rapprochements...Mais qui est prêt à ces franchissements de frontière et à ces regoupements? Pour un oui, pour un non, la géographie elle-même divorcerait de l'histoire!"

F.Braudel.(**9**) p.42.

S'est ainsi développée une "géohistoire" à laquelle les géographes ont de moins en moins contribué. Un des modèles en demeure précisément l'oeuvre maîtresse de F.Braudel,"La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II".

"Poser les problèmes humains tels que les voit étalés dans l'espace et, si possible, cartographiés, une géographie humaine intelligente:...les poser dans le passé compte tenu du temps; détacher la géographie de cette poursuite des réalités actuelles, à quoi elle s'applique uniquement ou presque, la contraindre à repenser, avec ses méthodes et son esprit, les réalités passées. De la traditionnelle géographie historique...faire une véritable géographie humaine rétrospective; obliger les géographes (ce qui serait relativement facile) à prêter plus d'attention au temps, et les historiens (ce qui serait plus malaisé) à s'inquiéter davantage de l'espace et de ce qu'il supporte, de ce qu'il engendre, de ce qu'il facilite et de ce qu'il contrarie — d'un mot les amener à tenir un compte suffisant de sa formidable permanence."

2°éd.1966. A.Colin. Tome II . p.295.

Certes, en quelques occasions, pour la réalisation d'une synthèse régionale, ou,plus rarement, sur un thème précis, historiens et géographes se retrouvent,sinon pour faire oeuvre commune, tout au moins pour se partager les tâches. Mais, le plus souvent, force est de constater qu'ils s'ignorent de façon regrettable, certains géographes préférant faire eux-mêmes oeuvre d'historien en fonction des besoins de leurs recherches,et de nombreux historiens n'hésitant plus à prolonger leurs investigations jusqu'à l'époque actuelle ne se souciant plus, comme leurs aînés, d'"*épargner à Clio de trop brûlants contacts*" (M.Bloch).

On en vient ainsi à voir publier une "Histoire de la France rurale" où les géographes n'interviennent pratiquement pas alors que le quart de l'ouvrage est consacré à la période contemporaine dont ils ont, depuis vingt ans, largement contribué à renouveler l'étude. Tout au plus leur réserve-t-on, comme E.Lavisse au début du siècle, le soin de rédiger une introduction. Georges Bertrand,à qui échut la tâche, a bien saisi l'ironie d'une telle situation; en donnant pour titre à sa contribution "L'impossible tableau géographique", il rappela que, depuis P.Vidal de La Blache, les choses avaient tout de même évolué dans la pensée géographique française. Mais il ne pouvait que constater:

> *"Les liens privilégiés entre l'histoire et la géographie, si féconds il y a un demi-siècle, ont perdu progressivement leur intérêt et se sont normalement distendus."*
>
> Histoire de la France rurale. Seuil. 1975 . Tome 1.

Depuis trente ans il est vrai, y compris dans les institutions et les formations universitaires, se séparant de plus en plus nettement d'une histoire renouvelée vers laquelle tout semblait devoir la ramener, la géographie humaine s'est engagée dans de nouvelles voies.

b) Nouveaux thèmes et nouveaux problèmes.

Il suffit de consulter les collections des revues françaises de géographie pour mesurer combien s'est diversifié le champ de la discipline. Cela n'a rien d'original et caractérise toutes les sciences sociales. En ce domaine, les historiens sont sans doute allés beaucoup plus loin. Pour les géographes, ces nouveaux horizons ont nécessité des spécialisations très étroites qui n'ont cessé de raviver la vieille crainte d'un éclatement de la géographie, d'une "géographie en miettes". Longtemps, les trop rares ouvrages d'épistémologie prenaient soin d'affirmer, dès l'introduction, l'unité de la géographie, de plus en plus perçue par le profane comme une discipline superficielle ou touche-à-tout. Reconnaissons que le souci estimable d'éviter les excommunications incitait souvent à rechercher,après coup, un dénominateur commun à tous les travaux des géographes, ce qui stérilisait quelque peu une réflexion serrée sur l'objet et les méthodes de la géographie.

On en vint ainsi à considérer que tout phénomène intervenant directement ou indirectement dans la vie des sociétés humaines présentait un intérêt géographique à partir du moment où il influençait l'organisation de l'espace terrestre par ces sociétés. Au bout du compte, en effet, c'est bien là que réside l'originalité de la géographie par rapport aux autres sciences sociales.

> *"La géographie étudie l'ajustement sur le plan horizontal des données que les autres sciences humaines examinent sur des plans verticaux."*
> P.George.(**36**) p.6.

Cette définition est suffisamment compréhensive pour justifier le label géographique accordé à des études d'une variété déconcertante. Il n'en reste pas moins que, depuis trente ans, ces *"données que les autres disciplines étudient sur des plans verticaux"* n'ont pas toutes suscité un intérêt égal de la part des géographes. Une sélection a été opérée, elle n'est pas neutre.

C'est en fonction de positions théoriques - hélas rarement explicitées — qu'ont été privilégiés certains faits ou certains phénomènes parmi la multitude de ceux qui interfèrent à la surface de la terre et dont, a priori, aucun ne mériterait d'être ignoré par le géographe.

Pendant les années qui ont suivi la deuxième guerre mondiale, le marxisme a exercé une influence déterminante dans les milieux intellectuels français, au sein de l'Université en particulier. Quand M.Le Lannou dénonçait l'impasse où se trouvait à ses yeux la géographie humaine classique, d'autres géographes proposaient une approche différente du problème des rapports entre les sociétés humaines et leur environnement. Jusque là, la question n'avait été abordée, à la suite de P.Vidal de La Blache, que par référence à la thèse du déterminisme naturel. Seul le recours systématique à l'histoire et la multiplication des monographies régionales avaient permis de progresser en évitant les pièges du déterminisme et de spéculations intellectuelles risquées. C'est d'ailleurs dans cette voie que M.Le Lannou proposait de persévérer, sacrifiant une géographie humaine générale trop incertaine à une géographie régionale moins ambitieuse mais plus assurée. Pour reprendre les termes de P.George dans le commentaire que lui inspira le livre de M.Le Lannou, à un *"acte de foi"* succédait ainsi une *"abdication"*. Pour une fois le débat était clair. L'un proposait d'abandonner l'idée d'une géographie générale qui serait *"le couronnement de la connaissance géographique"*, car *"entre l'homme et son milieu les rapports sont beaucoup*

trop complexes pourqu'on puisse espérer en dégager des lois". Ce qui lui valait cette réplique:

> *"Il est clair qu'il serait vain de rechercher des lois géographiques parce que, comme le dit M.Le Lannou, les données naturelles ne sont pas déterminantes. Les lois sont d'une autre essence, elles sont économico-sociales."*
> P.George. An. de Géo.1950. p.215.

L'adhésion de nombreux géographes aux thèses du matérialisme historique aurait pu conduire la discipline à un seuil épistémologique. Quand P.Claval(**19**) affirme que *"le possibilisme est conciliable avec une philosophie marxiste, car il ne fait qu'insister sur le rôle créateur de l'homme dans ses rapports avec la nature"*, il a raison. Quand il en déduit que *"les positions de M.P. George* (sont) *souvent très voisines des positions traditionnelles"* il travestit la réalité et méconnaît la philosophie qui sous-tendait la géographie classique et dont le possibilisme n'était qu'une conséquence. Mais cela lui permet peut-être de ne pas expliciter son refus du marxisme et de présenter comme une "nouvelle géographie", largement nourrie de travaux anglo-saxons, des approches mathématiques ou psychologiques du vieux problème des rapports entre l'homme et le milieu.

Est-ce à dire que P.George et bien d'autres avec lui avaient abandonné ce terrain? Non. Mais ils en abordaient l'étude par d'autres voies. Pour eux, selon les époques, selon les lieux, c'est en fonction des modes de production et des rapports sociaux qui leur sont organiquement liés que le milieu, fruit de la nature et de l'histoire, est subi, maîtrisé, utilisé, aménagé.

Déjà explicites dans la "Géographie sociale du monde" parue en 1945 (**32**), de telles positions furent développées et illustrées quelques années plus tard dans plusieurs ouvrages, en particulier dans celui que P.George consacra à "La Ville" en 1952. La vie urbaine y était présentée sous ses deux aspects indissociables:

> *" elle est professionnelle, créatrice de produits, distributrice ou gestionnaire, et elle est sociale. L'analyse des activités se double de celle des hommes qui organisent ces activités et y participent."* (p.24).

L'analyse du fait urbain à travers le monde, la classification des formes urbaines, impliquaient donc, au préalable, une bonne connaissance des systèmes économiques et sociaux.

> *"L'histoire générale, la connaissance des systèmes économiques et sociaux, de leur genèse et de leur répartition dans le monde actuel, fournissent l'argument de la classification d'ensemble et de l'explication des types urbains."* p.27.

C'est à l'intérieur de chacune des catégories ainsi déterminées qu'interviennent ensuite le milieu physique et l'histoire locale pour expliquer les caractères propres — la physionomie — de chaque organisme urbain: matériaux utilisés pour les constructions, héritage monumental, réseau de voirie, activités industrielles et commerciales spécifiques... Au fond, où la géographie classique s'évertuait à privilégier les différences, les caractères originaux, on cherchait désormais des similitudes, les processus communs qui, appliqués à des milieux différenciés, donnent souvent des formes variées dont le rapport n'est pas évident pour l'observateur.

En reconnaissant de la sorte aux données économico-sociales le rôle essentiel — mais pas nécessairement exclusif — dans l'organisation de l'espace, il est bien évident que la géographie française était conduite à privilégier l'étude de certains faits même si, a priori, elle n'en excluait aucun de son champ de recherche.

Dans cette optique, la ville — si peu prisée par les géographes classiques — apparaît d'abord comme un outil, façonné ou remodelé en fonction des besoins actuels de l'économie, et un cadre de vie que la classe dominante organise et décore selon ses goûts (architecture, lieux de plaisir...) et ses préoccupations (maintien de l'ordre social contre la menace des classes sociales dominées, volonté de se réserver dans l'espace urbain une place à la mesure de son rôle social, nécessité de veiller à la reproduction de la force de travail au moindre coût...). Par ailleurs, entre les différentes villes existent des liens complexes; un réseau urbain structure l'espace et, à chaque époque, son organisation tend à assurer le meilleur fonctionnement du système économique dominant.

Etudes urbaines, relations villes-campagnes, relations des villes entre elles...,dans tous ces domaines où la géographie classique ne s'était aventurée qu'exceptionnellement, les géographes contemporains n'ont cessé de travailler. Les uns armés d'un outil théorique cohérent, se réclamant du marxisme, les autres demeurant fidèles, mais de façon plus discrète, à des courants philosophiques refusant le matérialisme historique. Jusqu'à une période très récente, le fait de travailler sur les mêmes objets, autour des mêmes thèmes, dans le même cadre universitaire, ainsi que la volonté de préserver l'unité d'une discipline concurrencée par les autres

sciences sociales ont considérablement amorti les querelles qui auraient pu naître de positions idéologiques aussi inconciliables.

Depuis une quizaine d'années, — mais on trouverait facilement des signes annonciateurs dans la période précédente—, sont venus se greffer sur le marxisme orthodoxe des courants de pensée qui, sans renier les concepts-clés du matérialisme historique, ont largement contribué à leur enrichissement. Dans le même temps, et par opposition au marxisme très souvent, se sont affirmés d'autres mouvements philosophiques dont la nouveauté est souvent contestable. Ils ont trouvé d'ardents défenseurs ou des adeptes passifs qui, sans nier l'influence des mécanismes économiques dans l'organisation des sociétés et dans l'organisation de l'espace, s'accordent pour ne plus leur accorder une place privilégiée. De nouvelles recherches se sont alors développées dans des domaines jusqu'alors ignorés par les géographes: biologie, psychologie, perception, ethologie... Mais sous ce bouillonnement aux allures novatrices on retrouve des clivages idéologiques essentiels.

Dans certains cas, pour des marxistes, il s'agit tout simplement d'intégrer des données plus nombreuses et plus variées dans l'analyse des réalités spatiales. Ainsi, pour P.George, qui dans une version rénovée de sa"Géographie sociale du monde" (**32**), intitulée "Sociétés en mutation" (PUF.1980), enrichit considérablement la démarche géographique en y intégrant l'étude de phénomènes révélés par la sociologie et l'économie contemporaines. Le premier chapitre porte d'ailleurs un titre très évocateur: "De Marx à Galbraith".

> *" Le fait nouveau n'est pas le déclin de l'industrie, plus raffinée, plus puissante que jamais en dépit des incertitudes du marché à moyen terme, pas plus d'ailleurs qu'une modification substantielle des rapports de production, mais la substitution d'une société diversifiée par les formes, les lieux de travail, la destination même du travail, les revenus, uniformisée aussi par les moyens de consommation et de prestation de services qui étaient l'apanage des classes privilégiées des années 1930, à la société de masse assujettie aux travaux et aux conditions d'existence uniformes du prolétariat du début du siècle."*
>
> P.George. p.19.

Dans bien d'autres cas, au contraire, l'attrait pour de tels thèmes cache mal la volonté d'échapper aux analyses marxistes jugées hégémoniques. Pour P.Claval, par

exemple, il faut en finir avec certaines affirmations du matérialisme historique.

> *"L'utilisation du langage des classes devient alors une des caractéristiques de la géographie française à vocation sociale... On est vite fatigué de ne voir au fond intervenir que deux personnages sur la scène géographique, le bien et le mal, qui adoptent parfois quelque travesti, mais que l'oeil avisé reconnaît sans peine. L'étude ne se lit pas commeune intrigue policière, où l'on sent la difficulté qu'il y a à appréhender la vérité. Elle est bâtie sur le modèle de ces romans populistes, de ces mélodrames qui tirent leur succès de la connivence profonde de l'auteur et de son public: il raconte l'histoire qui va plaire, parce qu'elle est morale, parce qu'elle finit bien, parce que les mauvais sont châtiés, et il la raconte avec de gros clins d'oeil qui rassurent le lecteur qui pourrait s'aventurer à se perdre et ne pas comprendre les finesses de l'intrigue."*
>
> P.Claval. (**21**) pp.53-55

On appréciera la rigueur de la critique quand l'auteur de ces lignes dit la nourrir de l'analyse de quelques unes des plus grandes thèses de géographie de ces trente dernières années, celles de M.Rochefort, B.Kayser, R.Dugrand, R.Brunet...

Plus sérieuses, sinon plus convaincantes, se sont heureusement révélées les objections présentées dans des écrits postérieurs. En est-on, pour autant, à l'aube d'une "nouvelle géographie"? C'est tout au moins le voeu de certains et P.Claval a tenté d'en préciser les contours dans un petit livre dont les options idéologiques ont au moins le mérite d'être explicites.

> *"La nouvelle géographie jette un regard différent sur le monde. Elle privilégie moins systématiquement l'étude de détail et l'analyse du paysage... Le changement essentiel se situe ailleurs: l'homme est au centre de sa réflexion. Il se déplace, il engendre ou reçoit des flux de biens et d'informations. Il perçoit l'espace et le valorise. Il l'organise pour le dominer."*
>
> P.Claval.(**22**) p.14.

Cette nouvelle géographie — nouvelle, par rapport à la géographie humaine classique, que P.Claval assimile semble-t-il à toute la géographie française, celle de Vidal de La Blache comme celle de P.George — se propose de mettre en relief *"la logique interne des faits spatiaux"*, ce qui sous-entend donc — mais on en reste là au stade du postulat — qu'existe effectivement cette logique "interne". D'où le refus de toute thèse qui ne verrait dans l'articulation des faits dans l'espace que la manifestation d'une logique économico-sociale. C'est toute une conception du monde et des sociétés humaines qui se trouve ainsi privilégiée. L'auteur ne s'en cache d'ailleurs pas. Pour lui, le comportement des hommes dans l'espace géographique varie en fonction des situations et *"la similitude des situations conduit, tout naturellement, à l'homogénéité des comportements"*. Quant aux"situations ", la définition proposée laisse perplexe:

> *"Les situations sont définies par la place qu'occupent les gens dans la société, par leur participation à l'ensemble des tâches menées par le groupe: elles résultent de la division du travail. Celle-ci est double; elle est économique, et donne lieu à la spécialisation par type de production; elle est aussi sociale, et définit la position de chacun dans l'ensemble des rapports où interviennent plutôt le prestige, le sens de l'honneur ou la fidélité au groupe que l'appât du gain — il peut s'agir de relations culturelles, religieuses et des fonctions sociales d'ordre ou de direction."*
>
> P.Claval. id.

Réapparaît ainsi la vieille distinction entretenue par les géographes classiques — et par J.Brunhes en particulier — entre l'économique et le social. Dans cette optique, lorsqu'une collectivité prend conscience d'elle-même elle devient une "classe"...mais ce qui fait la collectivité, c'est l'âge, le sexe, le métier... Au sein de la société enfin, certaines organisations se développent *"pour faire face à certaines tâches spécialisées"*:la famille, l'Eglise, l'entreprise, l'administration... Individus, collectivités, organisations entrent parfois en conflit dont le règlement fait intervenir la raison, chacun prenant en considération les objections des autres.

> *"Le mari et la femme discutent et se disputent avant d'arrêter le lieu de leurs vacances, les patrons pratiquent la concertation avec les partenaires sociaux. Cela*

> *infléchit l'action commune en fonction des préférences et des intérêts de diverses factions en présence..."*
> Id. pp.57-58.

Et qu'est-ce que la loi de l'offre et de la demande sinon un phénomène de même nature?

> *"par le jeu du marchandage, chaque catégorie de partenaires explore les intentions des autres et le prix s'établit au point d'intersection des deux courbes, là où les quantités offertes égalent les quantités demandées."*
> Id. p.59.

Tout cela se passerait de commentaires, chacun choisissant en toute indépendance, si, trop souvent, les discussions sur les méthodes de cette "nouvelle" géographie n'avaient eu pour résultat d'évacuer entièrement le débat philosophique pourtant fondamental. Une confusion évidente a été entretenue car, comme toujours dans la géographie française, la controverse a fui le terrain idéologique et s'est cristallisée sur les vertus de l'ordinateur et des modèles mathématiques. Confusion d'autant plus facile que bon nombre de géographes qui ne partageaient pas les positions philosophiques de ces "nouveaux" géographes ont pu être légitimement tentés par l'utilisation de tels outils. C'est ainsi au détour d'un article de réflexion méthodologique qu'il faut chercher le rappel de quelques vérités essentielles, P.George insistant sur les implications idéologiques de certaines méthodes quantitatives que certains n'hésitaient pas à parer de toutes les vertus de l'objectivité.

> *" Deux limites s'imposent au choix des données: l'idéologie et la disponibilité de la documentation...L'élaboration d'un programme d'analyse quantitative procède d'un finalisme de la recherche. Il s'agit en fait beaucoup plus de la justification d'une position a priori que d'une recherche intuitive et inductive. A vrai dire le processus de pensée est proprement déductif, à partir d'un certain nombre de "certitudes" acquises ou admises. On mesure ce que l'on veut mesurer parce que l'on a fait un choix théorique préalable. Et l'on écarte explicitement ou implicitement ce qui n'entre pas dans le schéma conceptuel initial."*
> P.George. L'illusion quantitative en géographie. (**40**) p.126.

De P. Vidal de La Blache aux tentatives de "nouvelle géographie", et quoi qu'on en ait, la géographie française ne saurait être dissociée des grands courants philosophiques qui ont traversé la société française depuis un siècle. Selon les périodes, en fonction de l'écho qu'ils rencontraient dans les milieux intellectuels et universitaires, certains ont réussi à s'imposer pour orienter la recherche dans certaines voies. Mais, paradoxalement, les positions idéologiques sous-jacentes dans tous les travaux des géographes français ont presque toujours été ignorées dans les rares débats épistémologiques et dans les confrontations scientifiques. Volonté délibérée de ne pas s'affronter sur ces questions? Souci de ne pas révéler au grand jour des clivages majeurs dans une discipline dont l'unité semblait sans cesse remise en cause par la diversité des recherches? Attitude bien française, largement répandue dans les autres sciences sociales et dans la société tout entière, qui consiste à ne livrer qu'avec réticence ses convictions personnelles, religieuses, politiques ou philosophiques? Il n'est pas certain que les institutions et les groupements officiels dans lesquels oeuvrent les géographes y aient gagné en cohésion et en efficacité ce que la géographie elle-même, en tant que discipline à prétention scientifique, a perdu en ignorant ces questions.

c) *Nouvelles approches des réalités et des problèmes de Midi-Pyrénées.*

Comment et dans quelle mesure les nouvelles orientations de l'histoire et de la géographie françaises ont-elles, depuis un quart de siècle, contribué à renouveler ou à enrichir la connaissance scientifique de la région Midi-Pyrénées?

On laissera volontairement de côté quelques productions comme la réalisation d'un grand atlas régional (**236**) par l'Institut de Géographie de Toulouse ou la participation de nombreux universitaires aux travaux de certaines administrations ou assemblées locales. Dans un cas comme dans l'autre il s'est agi de porter à la connaissance du public ou des reponsables de l'aménagement régional les résultats et les enseignements des recherches conduites par ailleurs, sans préoccupation utilitaire immédiate. En retour, une telle collaboration n'a pas été étrangère à la prise en compte par les géographes de certaines données ou des interrogations que livraient à leur réflexion les techniciens et les élus chargés de l'aménagement urbain et régional.

Les travaux des historiens toulousains sont longtemps restés imperméables aux idées et aux méthodes nouvelles que défendaient ailleurs L.Febvre, M.Bloch, G.Lefebvre ou E.Labrousse. Tout a changé dans les années 1950 et certains chercheurs qui, peut-être déçus par l'immobilisme de leur discipline, avaient activement collaboré aux travaux géographiques de l'entre-deux-guerres, ont alors retrouvé leur terrain d'investigation favori (C.Higounet, J.Sentou, P.Rascol...)

Avec la thèse de P.Wolff (**285**) c'est une oeuvre maîtresse qui inaugura cette période féconde de l'histoire toulousaine. Placée sous le patronage de Marc Bloch, elle illustre parfaitement la convergence qui s'établissait entre cette nouvelle façon de faire de l'histoire et la géographie humaine classique.

> *"Comment ne pas dire tout ce queje dois à l'accueil et au contact de M.Daniel Faucher ..? Si l'on trouve un peu dans cet ouvrage une géographie humaine du passé toulousain et régional, le meilleur m'en a été inspiré par le fondateur de l'école géographique de notre Sud-Ouest, en qui j'ai retrouvé l'ouverture d'esprit et la richesse humaine d'un Marc Bloch."*
>
> P.Wolff. (**285**) p.IV.

Etudiant l'activité des commerces et des marchands toulousains entre 1350 et 1450, P.Wolff constatait qu'à cette époque la vie économique de la capitale languedocienne ne brillait pas comme on l'avait parfois soutenu.

> *"Bien que par le nombre de ses habitants, par son rôle administratif, Toulouse ait été l'une des villes les plus importantes du royaume, elle nous est apparue, aux XIV° et XV° siècles, ni comme un carrefour de large circulation commerciale, ni comme un foyer d'intense civilisation urbaine. Elle fut seulement l'une des plus considérables parmi ces nombreuses villes de deuxième ordre."*
>
> P.Wolff. id. p.V.

Il a donc fallu attendre les travaux de G.Caster sur "Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse au XVI° siècle" (**258**) pour situer enfin avec précision ce fameux "âge d'or" de l'économie toulousaine qui, au XIX° siècle, et jusqu'à nos jours, n'a cessé de nourrir les regrets et les lamentations des bourgeoisies locales en proie aux difficultés de tous ordres.

Pendant un siècle environ, entre 1450 et 1560, la bourgeoisie toulousaine a tiré d'importants revenus du commerce d'une plante tinctoriale cultivée dans les campagnes proches: le pastel. Cette manne a largement contribué à la croissance et à l'embellissement de la ville. A cette époque s'édifièrent en particulier de très nombreux hôtels particuliers aujourd'hui bien mal dégagés du vieux tissu urbain; leur construction et la consommation accrue d'une classe sociale enrichie expliquent sans doute l'essor de la cité dont la population avoisinait alors 50 000 habitants. Dans le même temps, les capitaux urbains se sont investis dans les campagnes. L'achat de terres par les Toulousains n'était pas chose nouvelle mais il semble indéniable que la nouvelle spéculation pastelière et les bénéfices monétaires qu'elle procurait ont accéléré le mouvement et contribué à étendre le rayon foncier de la ville. A partir de 1560, une crise financière et la concurrence de l'indigo sonnèrent le glas de cette époque "brillante". Commençèrent alors *"deux siècles d'atonie"* (P.Wolff) dont l'étude a suscité quelques controverses.

Au terme d'un travail minutieux, P.Rascol a dressé un tableau de la société rurale de l'Albigeois à la veille de la Révolution (**386**), où il s'est attaché à relever les signes de prospérité qui lui semblaient largement prépondérants.

> *"Profits substantiels, charges plus supportables: petits et moyens métayers vivant de leur sol, métayers astreints au partage, même les salariés point d'ailleurs prolétaires dès qu'on en trouverait peu dépourvus de tout bien — ainsi la masse connaît-elle à des degrés divers une certaine aisance."*(p.229)
>
> *"On ne poussera pas les choses à la bucolique pour noter la régularité des moeurs de la masse, la rareté des délits graves et des crimes...On ne forcera pas la vérité pour affirmer que l'instruction populaire est répandue...On n'ira pas enfin, au-delà de l'équité pour constater l'application d'assemblées délibérantes jouissant de libertés étendues et le sérieux d'une administration...<u>De sorte que tout balancé, il est certain qu'en Albigeois comme ailleurs on connaît cette douceur de vivre qui manque le soir éblouissant de la Monarchie...</u>"*
> (p.230-231)
>
> <u>P.Rascol</u>. (**386**)

En étendant ses recherches sur le siècle des Lumières à l'ensemble de l' actuelle région Midi-Pyrénées, Georges Frêche aboutit à des conclusions beaucoup plus circonspectes. Pour lui, dans ces pays toulousains, dans "*ce monde terrien que dominent les villes*", il n'est guère difficile de déceler bien des signes de faiblesse de l'économie sous une impression générale de prospérité.

> "*Acheter des terres à blés devient le souci des spéculateurs les plus réalistes. Les habitants des villes ne s'en font pas faute. Midi-Pyrénées se transforme peu à peu en son centre en une zone de monoculture céréalière travaillant pour l'exportation en Méditerranée. Curieusement le couronnement de la construction économique* (le commerce du blé), *lui échappe.*
>
> *Impuissance ou inaptitude, le résultat est le même. Prisonnière des terres, "Midi-Pyrénées" est incapable de contrôler son destin économique. Que la conjoncture soit favorable, comme ce fut le cas une bonne partie du XVIII° siècle, et une prospérité apparente, au moins pour les grands propriétaires, fera oublier la dépendance extérieure. Pourtant les causes de la faillite du XIX° siècle sont déjà en place.*"
>
> G.Frêche.(**203**) pp.835-836.

Plus attentif au centre de la région — aux terres céréalières — qu'à ses marges plus ingrates, G.Frêche rejoint donc les auteurs des grandes thèses de géographie régionale précédemment analysées, A.Meynier, P.Deffontaines, J.Coppolani, M.Chevalier. Mais dans la montagne ariégeoise, dans les ségalas de la bordure occidentale du Massif Central, l'équilibre entre la population et les ressources était alors beaucoup plus précaire et les manifestations de la misère beaucoup plus fréquentes. Toutefois, en cette fin du XVIII° siècle, rien ne semblait vraiment joué même si l'on devine qu'il fallait bien peu de choses pour que l'équilibre économico-social soit dangereusement compromis: dans les contrées les plus prospères, un effondrement des cours du blé, sur les marges montagneuses, moins favorisées, une succession de mauvaises récoltes. Mais qui dit menace n'implique pas nécessairement ruine et déclin si la situation vient à se dégrader; d'une crise peuvent naître de nouveaux dynamismes, une nouvelle orientation des activités économiques. Tel ne fut pas le cas.

Se pose donc,à nouveau,le problème-clé de cette région, celui des origines du retard économique qui se dessina dès les premières décennies du XIX° siècle et dont les manifestations pèsent encore lourdement aujourd'hui.

Un historien et un géographe, A.Armengaud et R.Brunet, qui avaient placé cette question au centre de leurs travaux, ont proposé des explications convergentes. Pour l'un comme pour l'autre, *"ce sont les structures sociales dans leur ensemble qui sont en cause"*.

A la fin du XVIII° siècle et au début du XIX°, toute l'économie de l'est aquitain, autour de Toulouse, était dominée par l'agriculture céréalière. La vente des excédents de blé, exportés vers les pays méditerranéens grâce au canal du Midi, procuraient d'importants revenus que se partageaient fort inégalement métayers et propriétaires . Ces derniers, dont les châteaux ou les gentilhommières marquent toujours les paysages ruraux de la région, possédaient également des résidences urbaines à Toulouse ou dans d'autres villes de moindre importance.

A partir des registres de l'Enregistrement, Jean Sentou a montré l'importance des biens immobiliers dans les fortunes toulousaines au moment de la Révolution française. Grands propriétaires terriens, les nobles de robe et les nobles d'épée, largement mêlés *"par de fructueux mariages au cours du XVIII° siècle"*, concentraient en leurs mains 63% de la richesse totale détenue par les Toulousains alors qu'ils représentaient moins de 2% de la population. La vente des biens nationaux modifia certes la distribution des fortunes mais la bourgeoisie, qui en fut la principale bénéficiaire — elle s'empara de 94% de leur valeur totale —, saisit cette occasion pour réaliser son vieux rêve et accroître ses possessions foncières dans les campagnes, tout comme le faisaient auparavant nobles et bourgeois anoblis qu'elle enviait.

> *"On a l'impression que si la noblesse est morte, son esprit a largement survécu. La bourgeoisie toulousaine, en effet,... semble avoir conservé le respect de la rente, notamment la rente foncière, et le mépris du profit."*
> J.Sentou.(**280**) p.478.

Cet engouement pour la rente foncière a souvent été expliqué par le désir de satisfaire un *"besoin social"*. J.Sentou a constaté que la grande bourgeoisie du négoce et des affaires s'était ainsi condamnée *"à sacrifier le développement du commerce et de l'industrie à la possesion de la rente foncière qui lui donnait l'illusion de vivre noblement mais l'enrichissait beaucoup moins qu'un profit industriel et commercial"* (p.183). G.Frêche s'est inscrit en faux contre cette affirmation: pour lui, le taux de la rente foncière suffisait à expliquer les achats de terres.

> *"Tout investisseur toulousain sensé qui, vers 1740, veut placer son argent ne peut que préférer l'achat de terres à celui*

des rentes, fût-ce sur les Etats provinciaux qui offrent l'intérêt le plus fort... Sans négliger le rôle social des achats fonciers pour ceux qui sont à la recherche de considération et de prestige, il ne fait aucun doute que le principal souci des investisseurs toulousains du XVIII° siècle est la recherche de la rentabilité maximum du capital."

G.Frêche. (**203**) p.571.

Souci de prestige social ou appât du gain, les bourgeoisies urbaines dominaient ces campagnes dans lesquelles, par le système du métayage, elles imposaient une véritable monoculture céréalière: le maïs constituait la base de l'alimentation populaire et le blé, objet du négoce, procurait de substantiels revenus monétaires. Ces derniers, accaparés par les maîtres de la terre et les négociants, étaient investis dans l'achat de nouveaux domaines ruraux ou dépensés dans les centres urbains pour acquérir des biens de consommation et payer les services les plus divers. Les activités urbaines et la vie de tout le petit peuple des villes — artisans, ouvriers, domestiques... — se trouvaient ainsi placées dans la dépendance de la classe sociale dominante, celle des propriétaires fonciers.

"Le système agraire du Toulousain était arrivé, à la fin du XVIII° siècle, à une sorte de perfection."

R.Brunet. (**172**)

On mesure tout l'acquis de ces nouvelles recherches par rapport à celui de la géographie humaine classique. Entre les hommes et leur milieu, dans ces pays toulousains, les relations s'établissaient d'abord en fonction des rapports sociaux, fondement du système économique dominant — le *"système agraire"* de R.Brunet —, dont le fonctionnement assurait la reproduction.

Dans les campagnes, la répartition de l'habitat — maisons ou châteaux de maîtres entourés de leurs métairies—, la nature des cultures — blé-maïs —, le réseau des chemins — vers les centres de collecte et d'expédition des blés — ,tout l'espace était organisé en fonction des besoins d'une économie céréalière tournée vers la vente des blés et de ceux d'une bourgeoisie qui la contrôlait et en vivait. Le réseau des villes était également indissociable de l'environnement rural ainsi organisé; l'activité de chaque cité ne faisait qu'exprimer la richesse des campagnes proches: c'est en fonction de la rente foncière qui s'y concentrait, en fonction de l'importance de la bourgeoisie foncière qui y avait élu résidence, que les classes populaires pouvaient y subsister en occupant des emplois en nombre suffisant. Même

le Canal du Midi,qui mettait en relation Toulouse et la côte méditerranéenne par le fameux isthme gaulois, devait davantage au système céréalier qu'aux virtualités naturelles de la topographie.

Au milieu du XVII° siècle, était apparue la nécessité d'un puissant moyen de transport pour expédier vers les régions déficitaires de Provence et du Bas-Languedoc des surplus céréaliers d'année en année plus importants depuis que le maïs remplaçait les blés dans l'alimentation des populations locales. En fonction des conditions techniques de l'époque, la voie d'eau semblait alors répondre aux besoins des céréaliculteurs du Toulousain: les maîtres de la terre en espéraient des revenus plus réguliers et plus substantiels. Le Canal du Midi ne fut ainsi, à l'origine, qu'un outil économique à la mesure des besoins d'un système agraire bloqué dans son épanouissement par l'absence d'un moyen de transport. Les suggestions de la nature dont parlaient les géographes classiques comptèrent peu dans la décision d'ouvrir une voie d'eau. C'est une fois cette décision prise, en fonction d'intérêts économiques et sociaux, que le détail du tracé, ou le système d'alimentation en eau, ont dû être conçus pour utiliser au mieux ou pour corriger les "données" de la nature.

Les caprices du climat, la variété des terroirs, les carrefours naturels...tout cela n'est pas à négliger pour autant. Le système économique et social qui règnait dans les campagnes toulousaines au début du XIX° siècle possédait sa propre logique visant à dégager le profit nécessaire pour se doter des signes extérieurs de la respectabilité sociale dont la noblesse avait fixé les normes au cours des siècles précédents. C'est en fonction de cette logique — et non par la volonté de quelques individus visionnaires — que s'est organisé l'espace géographique: climat, sols, relief...semis de villes et de villages hérité de l'histoire ont alors imposé leurs contraintes et, compte tenu des techniques, orienté les spéculations agricoles, guidé la configuration du réseau de communications, facilité ou freiné l'essor de certaines activités artisanales ou industrielles complémentaires...

Tout ce bel édifice économique et social,que la Révolution française ne semble guère avoir ébranlé, fut ruiné en l'espace de quelques décennies au XIX° siècle: l'ancien système agraire s'effondra. En soi, cela ne présente aucune originalité. A cette époque, dans presque toutes les régions françaises,de semblables mutations ont affecté l'économie et l'organisation sociale. Mais, dans les pays toulousains, alors que l'agriculture entrait dans une profonde léthargie, l'industrie ne prit pas le relais et, dans bien des cas, celle qui existait déclina.

"Aussi ne peut-on dire que le Sud-Ouest ait manqué sa révolution industrielle: il ne l'a même pas tenté. Il est demeuré relativement immobile alors que les autres avançaient."

A.Armengaud.(**160**) p.81.

A.Armengaud a signalé des signes incontestables de sous-développement industriel dès la Monarchie de Juillet. Par la suite, pendant le Second Empire, les progrès des activités industrielles et commerciales furent indéniables mais ne permirent pas à la région de combler un retard trop prononçé par rapport à l'ensemble du pays. Les conséquences démographiques et sociales d'une telle évolution sont bien connues: la progression de l'emploi dans l'industrie et le commerce ne permit d'absorber qu'une faible partie de la population qui abandonnait les campagnes. Contrairement à une idée longtemps admise, l'exode rural ne semble pourtant pas avoir été particulièrement intense dans les pays toulousains.Ce qui fit son originalité, outre sa précocité, c'est qu'il y a toujours revêtu les caractères d'un exode régional. Restées à l'écart de la vie industrielle moderne, les villes de la région n'ont jamais pû fixer la totalité des ruraux déracinés.

"C'est beaucoup plus par la médiocrité de sa croissance urbaine au XIX° siècle et au début du XX° que se distingue la région toulousaine."

R.Brunet.(**172**)

Toutefois, plus qu'à l'exode, les contemporains avaient attribué à la dénatalité le déclin démographique qu'ils constataient et qui frappait tous les départements de Midi-Pyrénées, sauf l'Aveyron, dès 1846-1851. Or, sur ce point, les travaux d'A.Armengaud et de R.Brunet concordent parfaitement: chronologiquement, c'est l'exode qui fut le phénomène premier. En provoquant le vieillissement précoce de la population,il a, par la suite sinon provoqué, tout au moins accéléré la baisse de la natalité. Cette émigration qui s'est manifestée très tôt — dès les premières années de la Monarchie de Juillet — a précédé et largement provoqué l'effondrement de l'ancien système agraire.

"Ce n'est pas une transformation profonde de l'économie rurale,qui a entraîné, au XIX° siècle, le renversement de la courbe démographique, c'est l'émigration qui est le fait originel. Bien loin d'avoir été la conséquence de l'évolution agricole, l'évolution démographique nous semble au

contraire en avoir constitué le facteur essentiel."
A.Armengaud.(**336**) p.178.

De son côté, R.Brunet a pu démontrer comment la réduction de la main d'oeuvre dans les campagnes a entraîné un nouveau rapport de forces entre propriétaires et travailleurs de la terre, au profit de ces derniers. Les salariés agricoles et les métayers, moins nombreux, ont imposé aux maîtres de la terre des contrats beaucoup plus avantageux pour eux.Or, dans le même temps,la stagnation puis la baisse des cours du blé devant la concurrence des grains importés réduisaient également la rente foncière Victime des exigences d'une main d'oeuvre qui se raréfiait et d'une conjoncture commerciale défavorable sur le marché des céréales, qu'elle n'avait jamais contrôlé, la bourgeoisie terrienne abandonna progressivement la terre, entamant son patrimoine pour conserver son train de vie. Les propriétés furent progressivement démembrées et amputées au profit de petits paysans — souvent d'anciens métayers — qui, une fois la terre acquise, n'eurent plus les moyens de la mettre en valeur correctement.

"Livrés à eux-mêmes, les paysans démunis sont patiemment devenus propriétaires, apportant à cette fin toute leur énergie et toutes leurs ressources, soucieux de cultiver pour vivre avant de produire pour vendre, ils se sont repliés sur une forme de polyculture aussi diversifiée que possible, consommant une grande partie de leur récolte."
R.Brunet.(**173**) p.427.

La polyculture et le morcellement des structures foncières que les géographes avaient souvent tenté de présenter comme une adaptation aux conditions naturelles apparaissent ainsi comme la conséquence directe de la rupture de l'équilibre économico-social qui règnait encore dans les campagnes toulousaines au début du XIX° siècle. Ceci étant, il reste indéniable que les conditions naturelles, si elles n'expliquent pas l'apparition de la polyculture, ont largement contribué à lui donner certains caractères communs dans tout l'est aquitain tout en introduisant de très sensibles nuances entre les petits pays où elle s'est généralisée.

Cette évolution, amorcée au milieu du XIX° siècle, s'est étalée sur une longue période avec des phases d'intensité variable. Il serait facile d'en trouver encore de nombreux exemples pendant l'entre deux-guerres 1920-1940. Le tableau des campagnes toulousaines vers 1950, tel que l'a dressé R.Brunet, s'est élaboré très progressivement pendant plus d'un siècle même si ses grandes lignes étaient déjà en place à l'époque du Second Empire: *"Des campagnes attardées"*, *"La prépondérance de l'exploitation familiale paysanne"*, *"de médiocres producteurs"*, *"Des paysans mal entourés"*, on chercherait

vainement dans cette succession de chapitres quelques signes encourageants.

La propriété citadine représentait encore près de 15% de la superficie agricole il y a trente ans, les Toulousains en accaparant le tiers, les propriétaires résidant dans les autres villes et surtout dans les bourgs plus de 40%. Mais ces propriétés citadines ne se distinguaient pas par leurs spéculations des propriétés paysannes.

> *" Ni grand vignoble, ni grand verger, ni entreprise de grande culture, le domaine type du citadin est cultivé comme les exploitations rurales voisines et produit surtout des céréales: un simple agrégat de métairies."*
> R.Brunet. id.

Les rapports villes-campagnes ne se limitaient pas à un simple transfert de revenus agricoles au profit des propriétaires citadins. Commerces et services, foires et marchés, tissaient d'autres liens tout aussi importants pour le géographe. Leur étude minutieuse révélait à cette époque bien des *"carences urbaines"*, au point que R.Brunet attribuait à *"ces villes qui n'entraînent pas leur région"* une large part de responsabilité dans la médiocrité de la vie rurale. Ce jugement, ou tout au moins sa formulation, appelle de sérieuses réserves qu'il conviendra de préciser ultérieurement. Ces villes, ces bourgades, en un mot toutes les pièces du réseau urbain régional dont on nous dit par ailleurs qu'elles sont restées à l'écart de la révolution industrielle, n'étaient, comme au XVIII° siècle, que l'expression géographique des rapports socio-économiques qui régnaient dans les campagnes. Au début du XIX° siècle, directement ou indirectement, toutes leurs activités dépendaient étroitement du monde rural environnant. Directement lorsqu'il s'agissait de satisfaire les beoins des populations rurales; indirectement quand les propriétaires fonciers qui y résidaient dépensaient les revenus de leurs terres pour acquérir des biens de consommation, faire construire ou embellir leurs résidences urbaines, rémunérer une domesticité plus ou moins nombreuse, payer les services que leur rendaient des artisans ou des professions libérales...Dans ces conditions, il était fatal que les déboires des bourgeoisies foncières citadines affectent l'activité des villes. Et cela d'autant plus que, grâce à la polyculture, les paysans s'enfermaient dans une économie de plus en plus autarcique et n'avaient recours qu'exceptionnellement aux commerces et aux services urbains.

Dénoncer la carence urbaine pour expliquer la léthargie des campagnes revient donc à altérer la cohérence de l'analyse proposée pour expliquer la crise

de ces campagnes, consécutive à l'effondrement de l'ancien système agraire. C'est reconnaître implicitement que ces villes — ou plus exactement les bourgeoisies qui les dominaient— avaient, ou avaient eu entre leurs mains les moyens d'impulser un développement économique indépendant de la conjoncture agricole. On en vient ainsi à formuler une question fondamentale que n'abordent clairement ni A.Armengaud ni R.Brunet. Ces bourgeois citadins qui avaient bâti leurs fortunes et celles de leurs cités sur la rente foncière ont-ils eu, au moment opportun, — c'est-à-dire au milieu du XIX° siècle —, les capitaux nécessaires pour entraîner la région dans la voie de l'industrialisation?

Dans l'affirmative, que sont devenus ces capitaux? En l'état actuel des connaissances, rien n'autorise à dépasser le stade des hypothèses; seule une étude systématique des revenus de la bourgeoisie de l'est aquitain entre 1850 et 1950 permettrait d'aller plus loin. En recoupant les travaux d'A.Armengaud , de R.Brunet, et les recherches sur les fortunes à la fin du XIX° siècle menées sous la direction de J.Sentou (**281**), on peut tout de même se hasarder à proposer, comme fort vraisemblable le scenario suivant.

Dans un premier temps, jusqu'aux débuts du Second Empire, les placements fonciers offraient un double attrait: ils conféraient une indéniable respectabilité sociale, et leur rentabilité ne semble pas avoir été très inférieure à celle des placements mobiliers de l'époque. Au moment où l'ancien système agraire — la *"machine à blé"* selon l'expression de R.Brunet — commença à se gripper, la bourgeoisie dut se résoudre à vendre quelques unes de ses terres non pour investir dans d'autres activités mais, tout simplement, en espérant des jours meilleurs, pour faire face aux dépenses qu'exigeaient son train de vie et son rang social. Combien de témoignages ne possède-t-on pas sur ces bourgeois vivant chichement mais soucieux de continuer à paraître? Ils n'avaient, semble-t-il, qu'une très lointaine parenté avec ces bourgeois conquérants décrits en d'autres régions à la même époque. Au bout du compte, si le Sud-Ouest n'a pas tenté sa révolution industrielle c'est peut-être qu'au moment décisif, les capitaux locaux ont fait cruellement défaut, tout simplement parce que leur source rurale se tarissait.

Accrochés aux signes extérieurs d'une position sociale dont les fondements économiques se lézardaient, les bourgeoisies locales semblaient surtout préoccupées de survivre en tant que telles. La vente de tout ou partie de leurs biens ruraux leur permettait de pallier la diminution progressive de la rente foncière. Ainsi s'explique sans doute leur attitude revendicative envers l'Etat. S'étant contentées, pendant des décennies, de tirer passivement le maximum de profit de leurs terres, elles ne pouvaient accepter ou même concevoir l'idée

que leur comportement pouvait être à l'origine des maux dont souffrait la région tout entière et dont elles s'estimaient les premières victimes. C'est donc tout naturellement à d'autres, à l'Etat, aux..."capitalistes", qu'elles attribuaient la responsabilité de leurs déboires. Pourquoi voudrait-on qu'elles aient eu alors une nette conscience des mécanismes économiques nationaux qui menaçaient leur existence alors que la recherche scientifique n'a commencé à les analyser et à comprendre leurs conséquences spatiales qu'au cours des dernières années?

Ce scenario repose sur des indications trop fragmentaires pour être accepté sans réserve. Sans doute séduisant par sa cohérence, il gagnerait en crédibilité si l'on pouvait vérifier qu'il n'y a pas eu fuite systématique des capitaux locaux hors de la région. Dans ce cas en effet, c'est la thèse d'une"trahison" consciente des bourgeoisies locales qu'il faudrait envisager. Mais l'étude des circuits de l'épargne depuis le milieu du XIX° siècle reste à faire.

Quant aux capitaux extérieurs, gérés par les banques ou les grandes sociétés industrielles et commerciales d'envergure nationale, il faudra élucider pourquoi la région Midi-Pyrénées les a aussi peu attirés. C'est tout le problème des handicaps de cette région au sein de l'espace national qui se trouve alors posé: faiblesse des ressources minérales et des productions énergétiques? éloignement des grands foyers d'activité économique et des grands axes d'échange? insuffisance d'équipements lourds en matière de transports par exemple?...Ces "handicaps géographiques" n'existent pas en eux-mêmes; ils ne sont apparus comme tels qu'au XIX° siècle quand les bourgeoisies locales ont tenté de perpétuer les structures économiques et sociales héritées du siècle précédent, à un moment où s'édifiaient en dehors d'elles — et, en fin de compte, contre elles — de puissants groupes capitalistes qui unifiaient et organisaient un vaste marché économique à l'échelle du pays tout entier, avant de l'élargir encore grâce aux conquêtes coloniales.Marché au sein duquel le Sud-Ouest français ne jouait qu'un rôle bien marginal.

Arrivés à ce faisceau d'explications et d'hypothèses explicatives, historiens et géographes ne pouvaient plus se cantonner à des études strictement régionales. Contrairement à leurs devanciers, ils devaient admettre que les phénomènes qui affectaient l'espace midi-pyrénéen — croissance urbaine, évolution de la population rurale, déclin de certaines activités industrielles... — ne pouvaient plus s'expliquer par les seules conditions géographiques locales ou régionales. C'est ailleurs, dans les états-majors de groupes industriels et commerciaux, dans les cabinets ministériels, que s'élaboraient

les décisions fondamentales dont les géographes ne faisaient que constater l'impact sur le terrain. Des décisions qui n'ignoraient certes pas les réalités économiques, sociologiques, géographiques et politiques de Midi-Pyrénées, mais qui les appréciaient par comparaison à d'autres situations, ou en fonction d'une stratégie qui s'élaborait à l'échelle nationale ou internationale. L'ignorer privait la géographie humaine des éléments d'explication indispensables à son enrichissement et la condamnait à n'être qu'une description raisonnée de l'espace étudié, fût-ce en utilisant les moyens d'investigation plus élaborés que permettaient les techniques modernes d'appréhension et de traitement des données. L'admettre entraînait la recherche géographique sur de nouvelles pistes et l'incitait à se rapprocher plus nettement d'autres sciences sociales.

Au cours des dernières années, l'analyse des réalités locales a conduit les géographes toulousains à s'interroger sur le fonctionnement de l'industrie aéronautique, à laquelle on attribue volontiers le rôle essentiel dans le développement économique régional — ne parle-t-on pas de la "vocation" aéronautique de Toulouse? —, ou sur la place des petites villes dans les processus d'urbanisation, le réveil démographique d'un très grand nombre d'organismes urbains de ce type en Midi-Pyrénées apparaissant un peu paradoxal à l'heure des métropoles d'équilibre. Ces thèmes n'ont pas été abordés, comme ils l'auraient été il y une trentaine d'années, dans un cadre strictement régional. G.Jalabert et J.P.Laborie qui avaient choisi d'y consacrer leurs rceherches n'ont pu dépasser le stade de monographies régionales descriptives qu'après avoir appréhendé, l'un la logique interne des grandes entreprises de construction aéronautique, l'autre, les processus de l'urbanisation dans le système économique français des années 1960-1970.

> "*L'analyse des phénomènes géographiques, des transformations de l'espace, ne doit pas seulement s'effectuer, ne peut plus se faire, dans le cadre spatial qui les supporte physiquement.(...)*
>
> *L'étude de géographie industrielle ne doit plus aujourd'hui se confiner à l'échelle locale ou régionale, voire se rattacher à un espace national. D'emblée, elle doit se situer, s'accrocher à des cadres internationaux, s'insérer dans l'ensemble des mécanismes et des processus qui font évoluer les systèmes de production."*
>
> G.Jalabert.(**212**)p.7.

"Définir les petites villes comme un espace à l'écart des concentrations, ce serait s'en tenir aux causes apparentes qui justifient l'intérêt nouveau porté à ces unités urbaines...Les petites villes sont intégrées dans l'ensemble du développement du mode de production...Affirmer l'individualisation des petites villes dans l'articulation à l'espace du mode de production...c'est indiquer comment en fonction de l'évolution récente du mode de production, les conditions produites dans un type d'espace peuvent être mises à profit par une nouvelle division spatiale du travail."

J.P.Laborie.(**217**) p.9.

Ainsi s'élabore progressivement une nouvelle approche des réalités géographiques de Midi-Pyrénées. A la différence de leurs prédecesseurs, qui privilégiaient trop exclusivement les caractères originaux de la ville, du petit pays ou de la région qu'ils étudiaient, de nombreux géographes contemporains s'efforcent plutôt de saisir les mécanismes économiques et les structures sociales qui, ici comme ailleurs, s'inscrivent dans l'espace géographique, le modifient et, au bout du compte, le produisent. Hier,dans une problématique axée sur les relations hommes/milieux, il était naturel que l'explication des traits spécifiques de l'espace considéré fut recherchée au sein de cet espace-même. Aujourd'hui, si l'on admet que ces relations entre les groupes humains et leur environnement ne s'établissent et n'évoluent qu'en fonction des modes de production et des rapports sociaux afférents, il serait vain de chercher la logique d'une organisation spatiale dans les conditions du milieu local ou régional. Ces dernières qui mêlent intimement éléments du milieu "physique" et héritages historiques expliquent non pas cette logique, qui s'élabore dans un cadre territorial plus vaste, mais l'originalité des formes spatiales qu'elle produit.

Au cours des années 1960 par exemple, les centres des grandes métropoles régionales françaises se sont révélés bien mal adaptés aux nouveaux besoins du système économico-administratif du pays. Immeubles de bureaux, grands hôtels, salles de congrès...y étaient notoirement insuffisants pour accueillir directions régionales ou directions nationales décentralisées d'entreprises ou d'administrations dont la concentration excessive à Paris rendait impérative, au nom de l'efficacité économique, un redéploiement dans l'espace. La Part-Dieu à Lyon, Mériadeck à Bordeaux, Saint-Georges à Toulouse...autant de rénovations concertées qui ont été mises en oeuvre pour répondre à des besoins de même

nature, ceux d'un capitalisme de monopole, mais dont la localisation au sein des tissus urbains, l'emprise spatiale, les choix architecturaux ont été guidés par les conditions locales. Et encore a-t-il fallu bien des luttes pour qu'en des lieux aussi différents, les mêmes besoins ne produisent pas un type uniforme et standardisé de centre urbain fait de béton et de verre, abritant le même genre d'activités, souvent contrôlées par les mêmes puissances économiques: hôtels, centres commerciaux, sociétés financières, grandes banques...

Que serait dans ces conditions une géographie qui se refuserait à voir au-delà de la portion d'espace qu'elle se propose de considérer ou qui se contenterait de classer les différentes "formes" sous lesquelles un même phénomène se manifeste dans l'espace?

Structures régionales, petites villes, villes moyennes, changement social et culturel...depuis une dizaine d'années, dans les recherches des géographes toulousains, les thèmes régionaux et locaux n'ont cessé d'interférer avec une réflexion théorique sur les implications spatiales des phénomènes économiques et sociaux qui affectaient l'ensemble de la société française. Etudiés pour eux-mêmes, les premiers ne pouvaient conduire qu'à des monographies descriptives qui, même brillantes, ne peuvent plus masquer leur impuissance à expliquer le présent. Inversement, coupée du réel, une réflexion trop théorique tournerait vite à la spéculation intellectuelle où le géographe ne ferait qu'une médiocre caricature des travaux d'autres disciplines. Les deux démarches sont indissociables, réunies et sans cesse confrontées, elles ont considérablement enrichi la géographie humaine générale et la connaissance scientifique des problèmes de Midi-Pyrénées.

d) L'analyse et l'interprétation des mutations contemporaines.

Aux lendemains de la seconde guerre mondiale, Midi-Pyrénées présentait tous les traits du *"désert français"* que dénonçait alors J.F.Gravier dans un livre dont le titre allait faire fortune (*): une population vieillie qui avait perdu un cinquième de ses effectifs depuis le milieu du XIX° siècle, une agriculture routinière bien peu productive qui demeurait cependant l'activité essentielle tant était faible et mal assurée l'activité industrielle; une structure urbaine déséquilibrée que dominait Toulouse, grosse agglomération aux allures encore villageoise malgré ses 250 000 habitants, et où proliféraient les petites villes assoupies, enracinées dans le monde rural, alors qu'aucune ville moyenne digne

* *Paris et le désert français.Paris.1947.*

de ce nom n'arrivait à émerger. Cette région que tout semblait condamner a connu, en moins de vingt-cinq années, une profonde mutation qui lui a permis de retrouver une population égale à celle du maximum démographique atteint plus d'un siècle auparavant. Des villes qui stagnaient depuis des décennies, quand elles ne déclinaient pas, ont connu un brillant essor, qui fut particulièrement intense et général dans les années 1960. C'est l'époque où l'agglomération de Toulouse connaissait un taux d'expansion record incorporant une constellation de communes périphériques, brutalement submergées par l'urbanisation. Un moment compromise au début des années 1950, l'activité des usines aéronautiques permit, dans un premier temps, la croissance de l'emploi industriel grâce aux programmes civils Caravelle et Concorde. Mais c'est le développement et la décentralisation des activités tertiaires qui apportèrent le sang le plus neuf. L'équipement en commerces et services dont les traits d'archaïsme étaient évidents s'est renouvelé puis étoffé, affectant la vie, la société et les paysages de la plus modeste des cités.

Attentifs aux réalités régionales du présent, les géographes se sont ainsi trouvés confrontés à des problèmes nouveaux. Pourquoi les pays toulousains connaissaient-ils une telle mutation que rien ne pouvait laisser prévoir dans le bilan de la situation d'après guerre? La réponse paraissait essentielle car il était évident qu'elle donnerait la clé permettant de comprendre les formes que prenait cette mutation dans l'espace régional. Or, au même moment, on l'a vu, commençaient à être un peu mieux élucidées les causes profondes de ce "sous-développement" régional qui n'avait cessé de s'aggraver depuis le milieu du XIX° siècle. Il était évident qu'après un siècle de déclin ou de stagnation la région ne pouvait trouver en son sein les forces nécessaires à son redressement. Même la découverte du gisement de gaz de Lacq ne pouvait suffire à entraîner spontanément le développement industriel. Elle avait pourtant suscité de grands espoirs — comme l'hydroélectricité cinquante ans auparavant — mais il fallut vite déchanter: les "retombées régionales" parurent bien compromises quand on réalisa qu'il était économiquement plus avantageux d'acheminer le gaz vers les pays du centre-Ouest ou vers la région parisienne. Un an à peine après la mise en exploitation commerciale du gisement, R.Brunet constatait:

> *"Il ne paraît pas que Lacq puisse apporter une solution au "problème aquitain", dont les données, insuffisamment étudiées encore, semblent correspondre à de tout autres besoins: la plus grave erreur pour la région serait de s'hypnotiser sur Lacq et de ne voir qu'en lui son salut."*
> R.Brunet. RGPSO.1958. p.373.

Il devenait de plus en plus clair qu'il fallait rechercher, en dehors de la région, les véritables causes des transformations économiques et sociales qui affectaient Midi-Pyrénées.

Dans l'agriculture, les campagnes toulousaines depuis longtemps figées dans leur routine enregistrèrent les premiers symptômes d'une mutation au début des années 1950: révolution du tracteur, arrivée en plusieurs vagues de populations rapatriées d'Afrique du Nord, nouvelles formes d'organisation du travail et de la commercialisation...

> *"Comment...ne pas être frappé par le bouillonnement des idées, par les changements d'attitudes? Même le plus récalcitrant des paysans n'est plus tout à fait ce qu'il fut naguère. Les progrès de la motorisation, de l'épandage d'engrais, du recours à l'emprunt, en sont les preuves directes... Et l'on a bien la preuve indirecte de la mutation du chef d'entreprise: les méthodes de culture, les productions et les rendements se sont considérablement améliorés depuis une décennie."*
>
> R.Brunet.(**173**) pp.536-537.

Qu'on ne s'y méprenne pas, cette mutation n'avait rien de spécifiquement régional dans ses processus; elle affectait alors l'ensemble des campagnes françaises. Peut-être fut-elle ici plus spectaculaire parce qu'elle succédait à des décennies d'immobilisme? Cela explique peut-être l'impatience et l'amertume bien subjectives qui percent dans le *"bilan décevant"* qu'en a dressé R.Brunet. Une fois encore, sans vraiment pousser l'analyse, il mettait en cause la "carence des villes".

> *"Malgré les efforts des agriculteurs, qui paraissent former, dans l'état actuel des choses, et aussi paradoxal que cela puisse apparaître, la branche la plus dynamique de l'économie régionale, le retard des campagnes toulousaines n'a pu être rattrapé...*
>
> *On peut donc penser que les agriculteurs ne trouvent pas, auprès des villes qui ne sont pas maîtresses de leurs propres activités, et qui ne sont que des centres d'administration et de redistribution, les incitations et l'appui qu'ils seraient en droit d'attendre. Que dans ces conditions les campagnes n'aient pas pris plus de retard est, finalement, tout à l'honneur de leurs travailleurs."*
>
> R.Brunet. id. p.642.

Mais ces villes, précisément, ont, depuis trente ans, réussi à fixer une population bien supérieure à celle que la mutation de l'agriculture chassait des campagnes. Le bilan des migrations entre Midi-Pyrénées et les autres régions françaises s'est ainsi progressivement amélioré pour devenir positif après 1968 (**221**). Quant aux échanges démographiques avec l'étranger, ils ont laissé de substantiels excédents même quand fut tari l'apport de la colonie française d'Algérie, l'appel aux travailleurs étrangers prenant le relais.

La croissance urbaine, ses causes et ses manifestations dans l'espace constituaient donc un terrain de recherche privilégié pour les géographes toulousains bientôt regroupés, à l'initiative de B.Kayser, dans le Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines (CIEU).

Sauf exception sur de très courtes périodes, l'industrie n'a jamais constitué le facteur essentiel de la croissance contemporaine des villes de Midi-Pyrénées. Si l'on exclut le bâtiment et les travaux publics, les créations d'emplois dans le secteur secondaire ont à peine réussi à compenser les suppressions. Observons toutefois que si le développement d'activités industrielles ne peut expliquer celle des villes, il est indéniable que le déclin ou la stagnation de nombreux centres urbains depuis 1968 est presque entièrement imputable à la fermeture d'usines ou à l'abandon de certaines activités minières.

Créations et fermetures d'usines dépendent presque toujours d'initiatives ou de décisions prises hors de la région car les capitaux régionaux ne contrôlent qu'une part de plus en plus faible de l'industrie. Directement par le jeu des concentrations ou indirectement par le biais de la sous-traitance, le pouvoir réel des bourgeoisies locales, déjà bien faible, n'a cessé de s'amenuiser dans l'industrie de Midi-Pyrénées. C'est au sein de groupes industriels puissants qui élaborent désormais leur stratégie à l'échelle du pays tout entier, voire du monde, que se décide le sort de la majorité des grands et moyens établissements de la région. Ces derniers n'entretiennent entre eux que des relations bien ténues et leurs liens avec des établissements plus modestes sont beaucoup trop fragiles pour qu'on puisse parler de "tissu industriel" régional. Même un secteur aussi puissant et anciennement implanté que l'aéronautique paraît bien mal enraciné dans ces pays.

> *"Le caractère ponctuel et dispersé des localisations industrielles s'accompagne d'une absence d'intégration régionale des industries. Il n'y a pas véritablement de liens organiques, de flux d'échanges entre les principales branches ou les principaux foyers industriels...Il n'y a aucun*

rapport direct ou indirect entre le délainage mazamétain ou la métallurgie decazevilloise et l'aéronautique toulousaine. Et même, au plan local, ne s'est pas créé un artisanat de l'aéronautique suffisamment nourri pour qu'on puisse parler de "milieu aéronautique industriel" toulousain ou bordelais: celui-ci se réduit, ou presque, aux grands établissements."
G.Jalabert. (**212**) pp.385-386.

Une telle situation n'était pas pour rassurer tous ceux qui, avec plus ou moins de conviction, croyaient à la possibilité d'amorcer un développement économique de la région en la dotant de quelques gros établissements pilotes dont on espérait qu'ils stimuleraient autour d'eux une vie industrielle nouvelle et réveilleraient les industries traditionnelles. Mais en contrepartie, il faut noter que cette industrie "en miettes" absorbe sans doute plus facilement les à-coups de la conjoncture. On le voit bien depuis 1974-1975, les difficultés de telle ou telle branche ne prenant pas ici, comme en d'autres régions, l'ampleur d'une crise régionale.

Diminution rapide de la population active agricole, très faible progression de l'emploi industriel, c'est la croissance du secteur tertiaire qui, presque seule, a permis à la population régionale d'augmenter au même rythme que la population totale du pays depuis 1954. C'est le développement inégal de ce secteur tertiaire qui explique les disparités dans la croissance des villes de Midi-Pyrénées. Aujourd'hui, le géographe ne peut plus se borner à un tel constat et se contenter de dresser une sorte de palmarès des unités urbaines en fonction de leur taille et de leur dynamisme. Il lui faut expliquer pourquoi l'encadrement de la population régionale en commerces et services s'est renouvelé et étoffé de façon aussi intense alors que les activités productrices — l'agriculture et l'industrie— ne contribuaient guère à la croissance économique nationale et, les gains de productivité aidant, n'arrivaient à mobiliser que des effectifs sinon de plus en plus réduits, tout au moins bien stables si l'on ne considère que l'industrie.

Une partie des fruits de la croissance économique nationale a été redistribuée au sein de la société française par le biais de grands équipements collectifs. L'Etat et les entreprises semi-publiques ne pouvaient se contenter de les affecter aux différents chapitres budgétaires (éducation, armée, santé...); il fallait aussi les répartir dans l'espace. Dans ce but furent créées des institutions et des procédures spécifiques: régionalisation du budget, DATAR, circonscriptions d'action

régionale... Mais la répartition géographique des dits publics — équipement et fonctionnement — se devait aussi de répondre à un certain nombre d'exigences parfois contradictoires: justice distributive entre les différentes parties du territoire, souci de "rentabiliser" ces équipements en leur donnant une taille suffisante et en les distribuant entre les régions ou au sein de chaque région de façon rationnelle, volonté d'harmoniser cet "aménagement du territoire" avec la politique d'investissement du secteur privé...

Dans un premier temps, seuls quelques grands pôles ont été privilégiés; on parlait alors de métropoles d'équilibre. Dès le début des années 1960 en effet, dans les sphères dirigeantes du pays, on conçut d'ambitieux projets pour la capitale. Jusque là l'inaction des pouvoirs publics pour l'aménagement de Paris avait trouvé une justification trop facile dans la volonté proclamée de freiner l'expansion d'une agglomération dont l'hypertrophie était jugée presqu'unanimement néfaste. La fin de l'empire colonial, les perspectives nouvelles offertes par la Communauté Economique Européenne, la compétition internationale qui s'aiguisait, accompagnèrent alors la restructuration de l'appareil productif national que ne tardèrent pas à dominer quelques grands groupes aux caractères monopolistiques affirmés aux liaisons complexes avec les intérêts étrangers ou multinationaux. Dans ce contexte on mesura rapidement les handicaps dont souffrait la "région capitale" face aux autres mégalopoles mondiales. Auparavant dénoncée comme un malheur pour la France, sa taille apparut bientôt comme un atout à ne pas négliger: au lieu de souhaiter, sans succès, de freiner la croissance de Paris, il fallait l'organiser, aménager l'agglomération pour en faire une des grandes capitales de l'an 2 000. Et en ce domaine le temps pressait car le retard accumulé depuis la guerre était bien inquiétant. Il fallait d'abord envisager de redistribuer les activités au sein de l'aire urbaine et, au-delà sur l'ensemble du territoire national. Au sein de l'agglomération, le centre — Paris intra-muros — offrirait ainsi la place nécessaire pour développer ou accueillir les activités *"les plus nobles, les plus fines, les plus uniques"*, celles dont le rayonnement international ne pouvait souffrir une autre localisation. C'est à une banlieue restructurée autour de quelques villes nouvelles et à un petit nombre de grandes villes de province — les fameuses métropoles d'équilibre — qu'était assigné le rôle d'abriter toutes les autres activités industrielles ou tertiaires dont la présence ou l'extension ne se justifiaient plus dans le coeur de la capitale. Comme dans le même temps la concentration de l'appareil de production et de distribution nécessitait que soit repensée son organisation spatiale, la politique des pouvoirs publics en faveur des métropoles d'équilibre, puis la réforme régionale de 1964, facilitèrent la mise en place de structures régionalisées par les grands groupes industriels

et commerciaux. S'explique ainsi le remarquable essor de l'agglomération de Toulouse entre 1962 et 1968; au cours de cette période la ZPIU dont elle était le centre gagna près de 100 000 habitants, soit beaucoup plus que toutes les autres villes de Midi-Pyrénées réunies.

La poursuite de la croissance économique jusqu'en 1975 a permis d'aller plus loin encore et de combler le retard dont souffrait l'équipement tertiaire dans le reste de la région. L'écart que la politique des métropoles d'équilibre avait encore contribué à creuser entre Toulouse et les autres villes s'en est trouvé, sinon réduit, tout au moins contenu dans des limites acceptables. Mais, là encore, quand on en vint à distribuer dans Midi-Pyrénées, en dehors de Toulouse, équipements publics et privés, il fallut opérer des choix, faire une sélection dans le semis urbain, repenser l'organisation de l'espace géographique en fonction des impératifs du mode de production dominant. Après la politique des métropoles d'équilibre,on vit alors apparaître celle des"villes moyennes" dont la croissance alla de pair avec celle des emplois tertiaires.

> *"...avant l'achèvement, sinon la réussite, de cette politique des métropoles, voici qu'est annoncée en France une "politique des villes moyennes".Par un de ces télescopages caractéristiques de l'histoire accélérée de la période contemporaine, l'orientation donnée à l'aménagement du territoire se modifie en peu d'années: découvre-t-on soudain le coût excessif des grandes concentrations de population, des "déséconomies externes" qui s'y produisent, la nécessité de valoriser cadre de vie et environement? Il semble plutôt que l'échec des tentatives de régionalisation préparées par une majorité très centralisatrice de la classe dirigeante ait conduit à imaginer une politique de rechange fondée sur l'atomisation de la province. Une politique? Une idéologie plutôt puisqu'on ne peut parler de politique tant les moyens de la faire ne sont pas dégagés."*
>
> B.Kayser. RGPSO. 1973. p.346.

Pouvait-on doter le pays d'une organisation spatiale dont l'efficacité économique respecterait les aspirations nouvelles,et souvent confuses, qui se faisaient jour dans la société française après trente années de croissance "sauvage"? La crise est venue donner un coup d'arrêt à cette recherche empirique aux exigences aussi contradictoires. Ruinant bien des projets et réduisant à néant des espoirs insensés, elle laisse Midi-Pyrénées au milieu du gué, entre un "ordre" socio-spatial ancien presque figé depuis le milieu du XIX° siècle, fortement ébranlé

depuis la guerre, mais toujours perceptible, et les témoins épars d'une mutation profonde, brutalement interrompue, que, telles les pièces d'un puzzle, on s'efforce de réunir aujourd'hui en un tout moins incohérent. Telle sera peut-être la tâche des nouvelles institutions régionales. Tel peut apparaître le but d'une des premières actions entreprises en ce sens: l'élaboration et la mise en oeuvre d'un schéma régional de transports collectifs.

*

* *

Depuis l'entre-deux-guerres trois générations de géographes se sont succédé à Toulouse. Les premiers chercheurs, sous la conduite de D.Faucher, ont effectué un véritable travail de pionniers car tout, ou presque, était alors à explorer. Négligeant beaucoup trop le poids des structures économiques et sociales, leurs contributions portent la marque des grandes options idéologiques qui orientaient alors les travaux de l'école géographique française . Science des lieux et non des hommes, cette géographie soucieuse de combattre l'idée d'un déterminisme naturel mécanique trouva une expression achevée dans quelques grandes oeuvres. Au sein d'un espace soigneusement délimité — ces cadres semblant s'imposer d'eux-mêmes à l'observateur — , l'étude de la succession chronologique des rapports entre les groupes humains et leur environnement permettait d'éviter l'écueil d'une description trop statique et les pièges d'affirmations trop déterministes, inhérents à l'objet même de la recherche. Tous ces travaux dont la minutie, la rigueur et l'apport à la connaissance des réalités régionales sont indéniables, s'avéraient cependant impuissants à proposer une explication cohérente du retard économique des pays toulousains, dont ils analysaient pourtant les multiples manifestations au sein de l'espace régional.

Un pas décisif a pu être franchi lorsque les géographes — et les historiens — ont privilégié l'étude des sociétés considérées comme organiquement liées à des modes de production et non plus comme la simple association libre et volontaire d'hommes raisonnables. Dans la région ils en vinrent alors à montrer comment des structures économiques et sociales héritées du XVIII° siècle s'étaient pratiquement figées pendant que l'économie française s'organisait sur des bases nouvelles, celles du capitalisme industriel. Insuffisamment pouvu en matières premières et en sources d'énergie, éloigné des grandes régions industrielles et

des grandes routes du commerce terrestre ou maritime, le Sud-Ouest intérieur n'attira pas davantage les convoitises des milieux d'affaires nationaux. Menacés économiquement, les notables locaux purent ainsi conserver leur rôle social en devenant les porte-parole attitrés des intérêts de la région tout entière face à un Etat centralisé dont on prit l'habitude de tout attendre, aide et protection.

Admettre cette vision de l'évolution économique et sociale de la région conduisit presque naturellement la troisième génération de géographes à rechercher hors de Midi-Pyrénées les causes et les processus qui, à partir des années 1950, se conjuguèrent pour tirer, contre toute attente, ces pays de leur torpeur. Cela supposait une meilleure connaissance des forces économiques, sociales et politiques qui s'exercent au niveau national, voire international, c'est-à-dire des contacts plus étroits avec l'économie et la sociologie. Là se trouvaient, pensait-on, les clés qui pouvaient permettre de comprendre les mutations qui affectaient alors toutes les régions du pays et contribuaient à y modifier l'organisation de l'espace en fonction de la logique du mode de production dominant. Une telle démarche qui s'est avérée féconde pour comprendre le présent ne peut-elle éclairer d'un jour nouveau bien des situations passées? Depuis longtemps n'a-t-on pas tenté d'expliquer le "retard" économique de Midi-Pyrénées en cherchant trop exclusivement ses causes dans la région-même?

On se prend ainsi à rêver d'une vaste recherche pluridisciplinaire associant effectivement historiens, sociologues, économistes, géographes... Cette confrontation permanente enrichirait à coup sûr les problématiques des uns et des autres. Chacun sent bien d'ailleurs la nécessité de faire le point sur les multiples apports de la recherche scientifique contemporaine à la connaissance des problèmes régionaux. Simple juxtaposition de contributions de spécialistes, historiens en majorité, les premiers essais en ce sens ont bien mal répondu à cette attente. Une récente "Histoire d'Occitanie" (**162**) réduit à la portion congrue la période cruciale qui commence avec la révolution industrielle du XIX° siècle, et l'"Histoire du Languedoc de 1900 à nos jours", publiée peu après, n'est pas parvenue à rétablir l'équilibre de façon satisfaisante. L'Occitanie de la première équipe relève un peu trop de la nostalgie culturelle et pose les problèmes dans un cadre où se reconnaissent difficilement les générations actuelles. Quant aux problèmes contemporains, objet du second ouvrage, on ne peut manquer de s'étonner qu'ils soient étudiés dans un Languedoc aux limites abolies depuis deux siècles, ce qui revient à séparer l'agglomération de Toulouse d'un vaste territoire avec lequel elle entretient quotidiennement , à l'ouest, d'importantes relations! Ces conceptions sont d'autant plus regrettables que par ailleurs, la nouveauté des thèmes abordés — vie culturelle, religion, mentalités... — font cruellement défaut dans des publications

de stricte obédience géographique (**229**), destinées elles aussi à faire le point des recherches universitaires pour un large public. La querelle n'est pas anodine. De deux choses l'une: ou bien le cadre d'étude importe peu et les mêmes phénomènes peuvent être appréhendés quelles que soient la taille et la configuration des espaces considérés, ou bien, selon l'échelon géographique retenu, certaines catégories de faits et de processus doivent être privilégiés.

> *"...pour tout ce qui a une signification spatiale, la nature des observations que l'on peut effectuer, la problématique que l'on peut établir, les raisonnements que l'on peut construire sont fonction de la taille des espaces pris en considération et des critères de leur sélection."*
> Y.Lacoste.(**56**) p.68.

Historiens et géographes auraient grand intérêt à se retrouver dans une réflexion approfondie sur les classifications spatio-temporelles. Les premiers, s'ils ne négligent plus l'espace, ne se préoccupent pas suffisamment de l'échelle de ses divisions; les autres ignorent trop délibérément les recherches fécondes sur les différents temps de l'Histoire.

*
* *

Ce long bilan critique des acquis de la recherche scientifique incitait, on s'en doute, à une lecture nouvelle des problèmes régionaux. Mais il ne pouvait être question de céder au vieux rêve du philosophe en tentant "d'appréhender le réel dans sa totalité". Par contre, si elle ne se bornait pas à un inventaire des infrastructures et des trafics, si elle prenait en compte toutes ses dimensions, économique, sociale, politique, culturelle, l'étude des transports pouvait déboucher sur de nouvelles interprétations, poser de nouvelles questions, ou les poser différemment.

Des canaux aux voies ferrées et des routes royales aux autoroutes, que de choix, durablement inscrits dans l'espace, témoignent aujourd'hui encore des rapports de force successifs qui se sont établis entre les bourgeoisies locales et tous ceux qui, hors de la région, pouvoir central ou groupes capitalistes, contrôlaient la répartition géographique de ces grandes infrastructures. Depuis des siècles n'ont cessé de s'affronter deux logiques différentes dont les implications spatiales ne peuvent être ignorées si l'on veut comprendre le présent et préparer l'avenir. Pour les uns, le canal, la voie ferrée, la route, la ligne aérienne semblaient un préalable au développement économique et la simple justice distributive commandait que chaque région —

chaque canton? — en soit dotée aussi tôt et aussi bien que les autres. Pour les autres, au contraire, c'est l'activité locale, le trafic existant, qui commandaient d'abord leur établissement même si, pour ne pas trop sacrifier certains intérêts locaux, ils admettaient la possibilité de déroger parfois à la rigidité des seuls critères de rentabilité économique, dans la mesure où la collectivité donnait sa garantie financière à l'opération. Depuis le XVIII° siècle, toute l'histoire de l'organisation de l'espace régional autour des systèmes de transport peut être analysée, à la lumière de ces deux conceptions, comme une succession de compromis.

La question demeure d'une brûlante actualité. Aménager le territoire, dans une économie capitaliste, est-ce nécessairement le "rééquilibrer", corriger les disparités entre ses différentes parties? Est-on vraiment assuré d'y parvenir en distribuant de façon plus équitable des infrastructures de transport entre toutes les régions? Ce serait croire un peu vite qu'en ce domaine les inégalités héritées du passé ont été causes plutôt que conséquences des disparités géographiques au sein de l'espace français. Le Midi toulousain est-il resté à l'écart de l'essor économique depuis le milieu du XIX° siècle parce que son équipement en routes et en voies ferrées fut délibérément négligé? Faut-il, au contraire, expliquer la modestie et le retard de cet équipement par la médiocrité des activités et des trafics dans cette région? D'ailleurs, est-on si sûr que dans la répartition des infrastructures de transport, les départements de Midi-Pyrénées aient été aussi défavorisés qu'on a coutume de le répéter?

Autant de questions qui renvoient à ce problème majeur, sous jacent dans tous les travaux consacrés à la région depuis un demi-siècle: celui des origines et des conséquences d'une situation économique peu florissante qui explique qu'on ait pu parler de "retard" voire de "sous-développement", termes beaucoup trop chargés de sens auxquels on peut préférer la formule plus neutre d'A.Armengaud qualifiant l'est aquitain au XIX° siècle de *"région moins développée"*.

C'est donc bel et bien une contribution nouvelle à la connaissance des problèmes régionaux qui est proposée ici à partir d'une approche en apparence très limitée. Elle pose sans doute plus de questions qu'elle n'en résout. De ce qui précède on déduira aisément que les phénomènes étudiés seront délibérément analysés dans une double perspective, celle de la durée et celle de l'espace, sans souci de frontières disciplinaires, en retenant comme échelle de référence le siècle pour la durée et l'actuelle région Midi-Pyrénées pour l'espace. De même, on ne s'étonnera pas de l'importance accordée au concept de mode de production pour appréhender les mécanismes économiques et la dimension sociale des

situations analysées et des controverses qu'elles ont suscitées. L'intérêt et la nécessité de tels choix théoriques et méthodologiques ne saurait surprendre au terme de ce trop long chapitre introductif. Quels qu'ils aient été, explicites ou non, ces choix ont, depuis un siècle, assuré le développement et le renouvellement de la géographie humaine et de l'histoire, leur donnant droit de cité dans le concert des sciences sociales.

*

* *

DEUXIEME PARTIE

TRANSPORTS, ESPACE ET SOCIETE EN MIDI-PYRENEES AU MILIEU DU XIX° SIECLE

" Contrairement à une opinion généralement avancée, la "révolution des transports" se fait attendre en France; elle n'est en aucune façon assurée dans la première moitié du XIX° siècle. De 1815 à 1850, le "jeu" traditionnel de la route et du fleuve domine, comme par le passé, la vie de relations; si les moyens se perfectionnent, si les prises s'étendent, si les rythmes gagnent en ampleur, en intensité et en régularité, les formes du trafic n'apparaissent pas radicalement modifiées; elles se présentent même comme la réalisation suprême de l'Ancien Régime."

Pierre Léon. Histoire économique et sociale de la France. T.3. Premier volume. p.245. PUF.1976.

I. ROUTES ET VOIES D'EAU AVANT LA "REVOLUTION FERROVIAIRE"

L'ORGANISATION DE L'ESPACE EN MIDI-PYRENEES DANS LA PREMIERE MOITIE DU XIX° SIECLE

Au début du XIX° siècle, un peu plus de 2 millions de personnes vivaient sur le territoire de l'actuelle région Midi-Pyrénées — 2 046 000 selon le recensement de 1801, 2 200 000 si l'on se fie à celui de 1806 —, soit 7,5% environ de la population française sur 8,3% de la superficie du pays (population et territoire dans les limites actuelles). Avec 48 habitants par km2, la densité y était déjà sensiblement inférieure à la moyenne nationale (54 hab/km2). Cette dernière n'était dépassée que dans les départements de l'axe garonnais, la Haute-Garonne (58) et le Tarn-et-Garonne (61). Venaient ensuite le Tarn (51) et le Lot (51), distançant nettement les départements des marges montagneuses, l'Ariège (45), les Hautes-Pyrénées (44) et l'Aveyron (38), mais aussi le Gers (45) qui ne souffrait pas des mêmes handicaps naturels.

Ces contrastes traduisaient en grande partie l'inégal développement de la vie urbaine. Au début du XIX° siècle, 13,8% seulement de la population vivait dans une des 41 villes de Midi-Pyrénées, alors que le taux d'urbanisation du pays entier atteignait déjà 18,8%. Toutefois, dans le Tarn (17,5%), la Haute-Garonne (19,1%) et le Tarn-et-Garonne (24,1%), la proportion des citadins égalait ou dépassait ce chiffre, ces trois départements comptant 18 villes à eux seuls, dont les trois plus grandes de la région. Les taux d'urbanisation y dépassaient largement ceux des autres départements, le Lot (10,3%) l'Ariège (10,2%), les Hautes-Pyrénées (12,2%) et l'Aveyron (9,4%), le Gers s'individualisant encore avec le taux le plus faible (7,7%).

Hérité de l'histoire, le semis urbain était déjà dominé par la ville de Toulouse qui, avec 51 000 habitants, se classait parmi les grandes cités du pays: dix fois moins peuplée que Paris, elle n'était devancée que par Lyon (110 000) et par les grands ports maritimes —

Marseille (110 000), Bordeaux et Rouen (90 000), Nantes (75 000) — ; comparable par sa taille à Lille (55 000) et Strasbourg (50 000), elle l'emportait sur ses anciennes rivales languedociennes, Montpellier (35 000) et Nîmes (40 000).

Toutefois, au sein de la région, à la différence de la situation actuelle, le poids démographique de Toulouse était alors beaucoup moins écrasant. La ville ne regroupait que 2,3% de la population totale et 16,8% de la population urbaine, alors qu'en 1975, pour l'agglomération (35 communes) ces pourcentages s'élèvent respectivement à 22,5% et 38,4%. De même, l'écart entre la métropole régionale et la plus peuplée des autres agglomérations urbaines, Tarbes aujourd'hui, Montauban en 1806, allait à peine du simple au double alors qu'il est maintenant de 1 à 6,5. A peine distantes d'une cinquantaine de kilomètres, Toulouse et Montauban avaient été dotées d'importantes fonctions administratives et politiques sous l'Ancien Régime: Montauban comme chef-lieu de la généralité de Haute-Guienne, qui regroupait Quercy et Rouergue, Toulouse, capitale du Languedoc, grande ville universitaire et parlementaire, qui n'avait guère souffert d'être négligée par les Intendants ayant élu résidence à Montpellier en Bas-Languedoc.

En dehors de ces deux anciennes capitales déchues, on comptait en Midi-Pyrénées, au début du XIX° siècle, 13 autres communes de 5 000 à 14 000 habitants, dont la population agglomérée au chef-lieu parait suffisamment importante (plus de 5 000 habitants) pour qu'il soit permis de les classer au rang des vraies communes urbaines. En se fondant sur ce seul critère, la coupure statistique est d'ailleurs très nette entre ces villes qu'on peut dire "villes moyennes" et 26 autres cités moins peuplées que l'on peut identifier au même moment, et dont la plus importante, Condom, comptait à peine 3 800 habitants agglomérés.

C'est dans la catégorie des villes moyennes qu'avaient été naturellement choisis six des sept chefs-lieux de départements qui, avec Toulouse, constituaient les nouveaux relais du pouvoir central sur le territoire de l'actuelle région Midi-Pyrénées. Toutefois, il avait fallu attendre 1808, pour que la création du Tarn-et-Garonne,par amputation des territoires du Lot et de la Haute-Garonne, donne à Montauban le titre et les fonctions de préfecture, la Révolution ayant dépouillé cette ville importante de tous ses attributs de capitale administrative.(**352**)

Dans le Tarn, la supériorité numérique de Castres, au centre du plus grand foyer d'industries textiles de la région, avait semblé suffisant pour y établir l'administration départementale. Mais au bout de quelques années,en 1797, le gouvernement était revenu sur sa décision et "*considérant que la commune de Castres était presque située à la frontière du département*",avait transféré le chef-lieu à Albi

où, il est vrai, l'opposition politique était moins virulente.

Auch, Cahors et Rodez, par contre, s'étaient imposés sans grande difficulté. Au sein de pays essentiellement ruraux — Quercy, Rouergue et Gascogne— , dont l'individualité et la cohésion avaient été assez bien respectées par le nouveau découpage administratif, aucune autre ville n'avait à la fois la taille et une position suffisamment centrale pour revendiquer avec succès la préfecture. Figeac, Villefranche-de-Rouergue et Millau, dont la situation au contact de petites régions naturelles complémentaires avait autrefois stimulé les activités commerciales, furent ainsi reléguées, malgré leur taille, au rang de sous-préfecture.

Dans les Hautes-Pyrénées et en Ariège enfin, le choix avait été plus ouvert. Tarbes (7 900 habitants en 1806) avait été préférée à Bagnères-de-Bigorre (7 000 habitants) mais, dans l'Ariège, c'est la capitale historique, Foix, médiocrement peuplée (3 900 habitants) qui l'avait emporté sur Pamiers (5 600 habitants), devenant le plus petit chef-lieu de Midi-Pyrénées, le seul qui n'entrait pas au moins dans la catégorie des villes moyennes.

Au début du XIX° siècle, la vie et les activités de chacune de ces villes supposaient un réseau complexe de liens avec le monde rural qui les entourait et avec d'autres villes, parfois fort éloignées. Chaque cité se trouvait en fait au centre de deux systèmes de relations qui se développaient dans des espaces géographiques de tailles différentes et dont le fonctionnement et l'évolution semblaient conditionnés par l'existence d'infrastructures de plus en plus nécessaires aux transports des hommes et des marchandises. Il n'en avait pas toujours été ainsi.

Pendant des siècles,les moyens de transport avaient eu des capacités fort limitées. Les déplacements des hommes s'effectuaient à pied ou à cheval, et les marchandises étaient transportées par des animaux de bât circulant seuls ou en caravanes. Les itinéraires n'avaient rien de fixe et ne se matérialisaient guère dans l'espace, si ce n'était, pour les plus fréquentés, de façon très discontinue,voire ponctuelle, par un semis irrégulier d'auberges et de relais pour les chevaux. Seules l'intensité et la variété des activités urbaines expliquaient l'extension, la densité et la stabilité du réseau de chemins qui se dessinait autour de chaque centre urbain et fonctionnait parfois de façon épisodique, ne s'animant qu'au moment des récoltes agricoles ou à l'occasion des foires et des marchés.

Discontinuité dans le temps, discontinuité dans l'espace, il suffisait souvent de bien peu de choses pour que certains itinéraires se modifient ou disparaissent et pour que d'autres se mettent en place. Leurs tracés successifs traduisaient essentiellement le souci de réduire le plus possible les distances à parcourir, et le

chemin le plus court l'emportait généralement, malgré les obstacles du relief et les inconvénients de pentes un peu prononcées. Tout au plus, pour franchir les rivieres, fallait-il tenir compte des bacs ou des rares ponts qui résistaient aux crues quand l'utilisation des gués s'avérant difficile, les possibilités de passage se trouvaient réduites.

Tout changea lorsque s'intensifia la vie de relation à partir du XVI° siècle. Les voyageurs recherchèrent alors des moyens de transport plus rapides, plus sûrs, moins inconfortables, et le négoce réclama des véhicules d'une capacité plus grande. Les rivières, ces "chemins qui marchent" comme on disait à l'époque, furent l'objet de nombreux aménagements pour la navigation et les projets de canaux se multiplièrent. C'est que la supériorité de la voie d'eau semblait écrasante et les villes qui étaient établies à proximité jouissaient d'atouts appréciables pour développer leurs activités manufacturières ou commerciales. Leurs rivales, qui souffraient de leur isolement à l'intérieur des terres, ne tardèrent pas à trouver une parade dans la construction de grandes routes mieux adaptées aux besoins de la circulation moderne. Ces routes se développèrent surtout au XVIII° siècle et, à la différence des anciens chemins qu'une mauvaise saison ou la crue d'un fleuve suffisaient souvent à effacer, elles s'inscrirent durablement dans l'espace. La route construite figeait les anciens itinéraires, elle renforçait, sélectionnait ou réorientait les grands courants d'échanges entre les villes et entre les régions, elle en suscitait parfois de nouveaux.

L'oeuvre routière de l'Ancien Régime, qui fit l'admiration des voyageurs étrangers à la fin du XVIII° siècle, a été interrompue par la Révolution. Pendant l'Empire, le pouvoir central entreprit bien de relancer certains chantiers abandonnés et d'en ouvrir de nouveaux, mais surtout préoccupé de questionsmilitaires, il négligea de nombreuses liaisons qui ne présentaient pas un intérêt stratégique immédiat. Il fallut attendre la Restauration et surtout la Monarchie de Juillet pour que soient réparées, améliorées ou achevées, bien des routes dont les Intendants d'Ancien Régime avaient établi les tracés près d'un siècle plus tôt. C'est alors, mais bien timidement, que s'ébaucha une politique cohérente en faveur des relations d'intérêt régional ou local: un cadre juridique précis et des moyens matériels accrus permirent peu à peu la construction de routes départementales et des chemins vicinaux.

*

* *

1. Les voies d'eau dans le sud-ouest de la France.

"Un peu d'eau et tout s'anime au coeur des terres."
F.Braudel.Les structures du quotidien. A.Colin.1979. p. 369.

Au cours des siècles, entre Atlantique et Méditerranée, l'isthme gaulois qu'évoquait déjà Strabon n'a cessé d'être emprunté par d'importants courants commerciaux. Par le seuil de Naurouze les communications ne rencontraient aucun obstacle sérieux entre la côte méditerranéenne et Toulouse. Au-delà, les relations avec l'estuaire de la Gironde pouvaient s'établir en suivant la vallée de la Garonne ou en empruntant une route plus méridionale, celle des coteaux de Gascogne, par Auch et Bazas. Pendant longtemps toutefois, ni la plaine de la Garonne ni le fleuve ne semblent avoir joué un grand rôle et *"la route royale Toulouse-Bordeaux manqua longtemps sur les cartes routières."*

"Pendant le Moyen-Age, une série de villes se développèrent au long de la voie fluviale. L'aménagement d'une route de vallée s'imposa de plus en plus; l'ancienne route de Gascogne fut bientôt supplantée par une route de Garonne. Celle-ci adopta la rive droite qui était la rive des villes et des ports."
P.Deffontaines. (**345**) p.398.

Mais, pour répondre aux besoins croissants du commerce local et interrégional, la voie d'eau s'avéra vite beaucoup plus intéressante. Encore fallait-il l'aménager pour permettre la circulation régulière et continue des bateaux, en effectuant d'importants travaux sur le fleuve en aval de Toulouse. A l'est de la ville, les travaux envisagés étaient encore plus importants: il fallait creuser entièrement un canal de navigation pour assurer une liaison complète entre Atlantique et Méditerranée. L'idée n'était pas nouvelle et lorsque, en 1662, Pierre-Paul Riquet soumit à Colbert son *"dessein d'un canal qui pourrait se faire dans cette province du Languedoc pour la communication des mers Océane et Méditerranée"* (Lettre à Colbert. 15 novembre 1662.), il se contenta de reprendre à son compte des projets antérieurs, dont le plus ancien, connu avec certitude, remontait à 1539.(**685**)

a) le canal du Midi.

C'est en 1681, quelques mois après la mort de son promoteur, que fut ouvert au trafic le Canal Royal du Languedoc entre la Garonne, à Toulouse, et l'étang de Thau. Depuis l'édit royal de 1666 ordonnant *"la jonction des mers Océane et Méditerranée par un canal de transnavigation"*, en moins de quinze années, un vieux rêve s'était concrétisé grâce aux volontés conjuguées du pouvoir central, des Etats du Languedoc et de l'ingénieux et fortuné Riquet.

Pour le pouvoir royal, l'accueil favorable réservé au projet de canal du Languedoc s'explique tout à la fois par le désir du souverain de *"bien marquer pour les siècles à venir la grandeur, l'abondance et la félicité de* (son) *règne"*, et par le souci de Colbert de stimuler le commerce et l'économie du Royaume grâce à la réalisation ou à la modernisation de grands équipements (routes, ports...). Dans le Haut-Languedoc, cette tâche s'imposait de plus en plus au fur et à mesure que s'estompaient les souvenirs de "l'âge d'or" du siècle précédent, où la culture et le négoce du pastel avaient assuré la fortune d'une bourgeoisie dont les activités commerciales stimulèrent la croissance de Toulouse et son rayonnement bien au-delà des limites de la Province.

Au XVII° siècle, l'introduction et l'extension rapide de la culture du maïs orientaient peu à peu l'agriculture des pays toulousains vers une véritable monoculture céréalière qui devait connaître son apogée à la fin du XVIII° siècle (**173**). La production croissante de maïs, au détriment des jachères surtout, permettait, sans compromettre l'alimentation de la population laborieuse de ces pays, de dégager régulièrement de très importants excédents de blé, dont la commercialisation se heurtait à la médiocrité des moyens de transport. On comprend ainsi que les projets successifs d'un canal vers la côte méditerranéenne aient recueilli un écho très favorable auprès des négociants et des grands propriétaires fonciers toulousains. C'était l'espoir de conquérir d'importants marchés en Bas-Languedoc ou en Provence, voire au-delà des mers. G.Frêche a pu démontrer (**203**) que les Etats du Languedoc, contrairement à une idée trop souvent admise, avaient apporté un concours essentiel à la réalisation d'une entreprise royale et contribué pour plus de la moitié à son financement.

Revint à Riquet la tâche essentielle. Ayant eu le mérite de présenter enfin un projet techniquement réalisable, il en contrôla étroitement l'exécution. Engageant dans l'aventure une part de sa fortune personnelle, en grande partie constituée grâce à la ferme des gabelles, il réussit à se doter des moyens techniques appropriés pour faire creuser les 240 kilomètres de la branche principale du canal, jalonnée de 64 écluses, dont plusieurs

multiples, et aménager l'ingénieux système d'alimentation en eau.

Les eaux de la partie occidentale de la Montagne Noire, collectées par la Rigole de la Plaine, étaient conduites par gravité au point culminant sur le tracé du canal, soit à 190 mètres d'altitude, au seuil de Naurouze. De là, elles s'écoulaient vers Toulouse pour rejoindre la Garonne (altitude 132 mètres) ou vers l'étang de Thau.

Réalisé entre 1667 et 1672, le lac de barrage de Saint-Ferréol, à 342 mètres d'altitude, était alimenté par les eaux de plusieurs petites rivières acheminées par la Rigole de la Montagne. Il constituait une réserve importante (6,7 millions de m3) capable d'assurer une alimentaion suffisante de la Rigole de la Plaine et du canal.

Plus que dans la réalisation technique du canal, c'est sans doute la conception de ce système d'alimentation que réside l'apport le plus original de Riquet, en ce siècle où, tant en France qu'à l'étranger, les ingénieurs avaient déployé leurs efforts pour résoudre les problèmes hydrauliques de ce type.

Le Canal Royal du Languedoc, devenu canal du Midi, n'a subi par la suite que des modifications qui ne remettaient en question ni sa conception générale ni son système d'alimentation en eau.

Pour éviter d'interrompre la navigation plus que de coutume, lors d'étés très secs, un nouveau réservoir, celui du Lampy (1,6 millions de m3) fut aménagé dans la Montagne Noire en 1782. Il était d'autant plus indispensable que venait d'être réalisée la jonction (5 kilomètres) entre le canal et l'ancienne Robine de Narbonne, qui assurait un nouveau débouché maritime à l'ouvrage de Riquet. Très longtemps différés, les travaux de cet embranchement ne furent achevés qu'en 1787: Narbonne se trouvait alors reliée à la grande voie d'eau languedocienne que ses édiles avaient dédaignée au moment de sa construction, tout comme ceux de Carcassonne. Ces derniers durent par contre attendre le XIX° siècle pour que le tracé initial du canal soit modifié et se rapproche des murs de leur ville (**203**). A Carcassonne comme à Narbonne, un siècle d'exploitation du canal du Languedoc avait largement prouvé que la prospérité économique était tributaire de la voie d'eau.

Ainsi perfectionné, le canal de Riquet constituait un outil économique de tout premier ordre à la veille de la Révolution. Les voyageurs le fréquentaient en toute sécurité, utilisant la barque de poste qui pouvait transporter 150 passagers. En 1790 il y avait un départ de Toulouse chaque jour. Le trajet jusqu'à Agde durait 4 jours... à condition de changer 25 fois de bateau pour éviter de perdre trop de temps lors du passage des écluses multiples. A partir de 1826, la navigation fut autorisée la nuit, ce qui permit de créer un service accéléré: le voyage Toulouse-Béziers (208 kilomètres) ne demandait plus que 36 heures, y compris les arrêts pour les repas à Castelnaudary et au Somail,(*), soit deux fois plus de

* *Guide du voyageur sur le canal du Midi. Toulouse.1836.*

temps qu'avec la diligence, mais pour un prix inférieur de moitié, même pour les voyageurs qui préféraient le "salon orné" de la barque de poste à la salle commune. (Calculs d'après les divers annuaires de l'époque)

Pour le transport des marchandises, les plus gros bateaux qui circulaient sur la canal au début du XIX° siècle pouvaient porter de 100 à 120 tonnes. A. Maistre (**697**) a pu établir que chacune des 200 à 250 barques alors en service avait transporté, en 1806, un chargement moyen de l'ordre de 40 tonnes, ce qui suffit à démontrer la supériorité incontestable de la voie d'eau par rapport au roulage. Elle permettait des vitesses tout à fait comparables mais offrait des capacité nettement supérieures: depuis 1806 le poids des véhicules terrestres — voiture vide et chargement— était en effet règlementé et l'ordonnance de 1837 fixa les maxima entre 2,7 et 4,9 tonnes pour les voitures à deux roues, entre 4,4 et 8,1 tonnes pour celles à quatre roues, selon la largeur des jantes et la saison. (**530**)

Dans la première moitié du XIX° siècle, malgré les progrès des transports routiers, la supériorité de la voie d'eau ne fait aucun doute pour les transports entre Toulouse et la côte méditerranéenne. De nouvelles améliorations furent d'ailleurs apportées à la navigation. En 1857 la construction d'un pont-canal aux portes de Béziers mit les bateliers à l'abri des dangers qu'entraînait jusque là l'obligation d'emprunter une partie du cours de l'Orb avant de passer d'une rive à l'autre. A l'extrémité orientale du canal, par contre, la traversée de l'étang de Thau, qui s'effectuait à la voile pour gagner le port de Sète, présenta longtemps encore de sérieuses difficultés en période de mauvais temps.

La réalisation d'un ouvrage dont l'intérêt pour l'économie des régions traversées ne faisait aucun doute, n'avait pas seulement posé des problèmes techniques et financiers. C'est en grande partie des arguments d'intérêt national qui avaient emporté la décision du pouvoir royal.

> *"La chimère de suppléer le détroit de Gibraltar est aux origines du canal, bien plus que l'étude modeste des réalités économiques locales."*
>
> E.Delaruelle. (**672**)

Dans sa lettre à Colbert, Riquet n'avait pas omis de donner des arguments en ce sens, se contentant d'indiquer comme une conséquence presque secondaire:

> *"...les sujects de sa Majesté en général profiteront de mille nouveaux commerces et tireront de grands avantages de cette navigation."*

mais insistant beaucoup sur les conséquences militaires et fiscales:

> *"Quand il vous plaira de considérer que la facilité et l'assurance de cette nouvelle navigation fera que le destroit de Gibraltar cessera d'estre un passage absolument néces saire, que les revenus du Roy d'Espagne à Cadix en seront diminués, et que ceulx de nostre Roy augmenteront d'autant sur les fermes des entrées et sorties de marchandises en de royaulme..."*

Autant de motivations qui expliquent le jugement de F.Delaruelle:

> *"Entreprise militaire, mercantiliste et fiscale, tel apparaît le canal dans la pensée de ses précurseurs et de ses créateurs et c'est bien l'esprit du siècle."*
> (Id.). p.221.

Intérêt régional, intérêt national, au cours des siècles suivants, la mise en place du réseau routier moderne, la création et l'extension du réseau ferroviaire. n'allaient pas manquer de confirmer combien leur convergence était indispensable pour faire aboutir de nombreux projets. Au fur et à mesure que la centralisation politique et administrative dépouillait la province des moyens de mettre en oeuvre ses propres projets, s'est ainsi développé une sorte de réflexe qui conduisait les représentants des intérêts locaux à rechercher systématiquement des arguments souvent contestables mais susceptibles de convaincre le pouvoir central pour obtenir la satisfaction de revendications amplement justifiées par les seuls besoins de la région. Etudiant la constitution du réseau routier aveyronnais, A. Meynier en a parfaitement décrit les manifestations et les conséquences souvent regrettables.

> *"On ne peut manquer, dès le début du XIX° siècle, d'être frappé par le divorce flagrant entre l'idée que les Rouergats se font de leur rôle commercial et la réalité des faits. Ouvrons les délibérations des premiers conseils généraux, ce sont toujours les mêmes arguments qu'ils donnent pour intéresser les pouvoirs publics à leur route... trajets plus directs entre Paris et Perpignan, entre Montpellier et Bordeaux. Aucun argument d'ordre économique local n'est donné. Les*

Aveyronnais veulent absolument rentrer dans la circulation générale du royaume et envisagent leur réseau de transport uniquement sous cet angle. En un mot ils voient trop grand... En voulant de toute force adapter leur réseau routier à un trafic de plus grande ampleur, les Aveyronnais seront amenés à commettre des erreurs graves pour leur circulation régionale ou locale trop longtemps négligée."

A.Meynier. (**408**) p.163.

En ce domaine, on le verra, le mal ne fit qu'empirer et toutes les manifestations n'en ont pas disparu à l'époque actuelle.

b) la Garonne.

Jusqu'au début du XIX° siècle, force est de constater que le canal du Midi ne méritait pas le nom de "canal des Deux-Mers" dont ses créateurs l'avaient paré. Les marchandises en provenance du Bas-Languedoc ou de l'Aquitaine devaient être nécessairement déchargées à Toulouse où les barques du canal ne franchissaient pas l'écluse du port de l'Embouchure qui assurait, aux portes de la ville, le raccordement avec la Garonne. C'est qu'au-delà, sur le fleuve, la navigation se heurtait à de sérieux obstacles. Malgré quelques aménagements ponctuels, qui résistaient mal aux crues, les naufrages étaient fort nombreux. A la fin du XVIII° siècle, en temps ordinaire, il fallait de six à huit jours pour aller de Toulouse à Bordeaux et la "remonte" demandait de dix à quinze jours (**197**).

Malgré tous ces inconvénients, même pendant la période révolutionnaire, semble s'être maintenu un service régulier de bateaux pour le transport des voyageurs entre Toulouse et Bordeaux (**566**). Au départ de Toulouse, deux fois par semaine, une cinquantaine de passagers, *"avec leurs effets"*, pouvaient prendre place dans la barque de poste dont le fermier possédait le droit exclusif de prendre des voyageurs désirant aller à Bordeaux. (Almanach Baour.1781.)

Contrairement à ce que pourraient laisser croire ces informations puisées dans les almanachs de l'époque, tout semble indiquer que les voyages sans histoire étaient une exception. La ponctualité et la sécurité, qui semblaient de règle sur le canal du Midi, ne pouvaient être garanties sur un fleuve particulièrement capricieux. Le plus souvent, pour une distance comparable, le trajet de Toulouse à Bordeaux demandait deux fois plus de temps que la liaison Toulouse-Agde par la barque de poste du canal. Et encore le transport des voyageurs ne pouvait-il s'effectuer qu'à

la descente vers Bordeaux, les incertitudes et la lenteur de la remonte excluant pratiquement un tel service dans l'autre sens.

Même pour le transport des marchandises, les barques de la Garonne étaient loin de rendre des services aussi intéressants que celles du canal. Entre Toulouse et la moyenne-Garonne, ne pouvaient circuler que des embarcations légères dont le chargement ne dépassait pas 10 à 12 tonnes. Aux dires d'un contemporain, Andreossy, *"il fallait vingt bateaux de Garonne pour le chargement d'une seule barque de canal"*.

En aval de Toulouse, la descente s'effectuait au gré du courant ce qui, à certains endroits, rendait bien difficile la maîtrise des embarcations. Mais c'est à la remonte que les bateliers se heurtaient aux pires difficultés. Pour vaincre la force du courant, ils utilisaient, selon les circonstances, des méthodes différentes. Entre Bordeaux et Castets, l'emploi de la voile était fréquent mais souvent contrarié par les vents dominants d'Ouest, qui, à cet endroit, soufflaient perpendiculairement à l'axe du fleuve. Plus en amont, l'étroitesse du lit de navigation empêchait de louvoyer et l'on devait abandonner la voile pour effectuer la remonte "à la tire". Des équipes de "tireurs de corde" hâlaient alors les bateaux depuis la berge. En 1822 encore, les "maîtres de bateaux" formaient des convois de trois bateaux de moyenne grandeur, chacun des convois étant remorqué par 15 ou 16 tireurs de corde. (**345**) Utilisé sur bien d'autres rivières, exclusif sur le canal du Midi, le hâlage par les animaux ne se généralisa sur les bords de la Garonne qu'après 1830, lorsque le chemin de tire fut aménagé pour permettre le passage d'attelages, parfois imposants, de boeufs et de chevaux. Il fallut pour cela élargir et reconstruire les ponts de hâlage qui permettaient de franchir les différents affluents, vaincre l'opposition des tireurs de corde et, surtout, celle des propriétaires riverains, en conflit permanent avec les gens du fleuve.

> *"Deux intérêts différents s'opposaient: les propriétaires riverains avaient besoin de se défendre contre les attaques du fleuve en développant les plantations, mais la navigation réclamait une berge découverte, sans protection."*
>
> P.Deffontaines. (**345**) p.391.

Le développement de la traction animale permit d'accroître sensiblement la taille des bateaux et d'abaisser le prix des transports fluviaux. Mais des conflits surgissaient en permanence entre les bateliers qui tentaient d'augmenter la composition des attelages, malgré les règlements de l'administration (**345**), et les propriétaires

riverains qui s'élevaient contre les dégâts occasionnés par de telles pratiques. Dans ces conditions, on ne peut s'étonner des multiples expériences effectuées pour utiliser les bateaux à vapeur sur la Garonne.

Jusqu'en 1826, la navigation à vapeur resta limitée en aval de Langon, puis elle progressa vers l'amont atteignant successivement La Réole, Marmande et Agen. Les bateaux ne s'aventuraient qu'exceptionnellement à remonter le fleuve au-delà et l'on considérait presque comme un exploit toute tentative en ce sens. En 1830, l'"Omnibus" (25 m de long, 30CV) effectua certes l'aller-retour Bordeaux-Toulouse (**702**), mais il s'agissait d'un voyage expérimental qui ne fut pas jugé concluant. Jusqu'en 1845, toutes les tentatives pour exploiter une ligne régulière jusqu'à Toulouse aboutirent à des échecs (**702**). La navigation à vapeur ne se développa vraiment qu'entre l'estuaire et Agen, sous la houlette de quelques compagnies de navigation créées à cet effet. En 1838, Stendhal, qui se rendait de Bordeaux à Toulouse, utilisa ainsi le bateau à vapeur pour atteindre Agen, puis continua son voyage en diligence (Mémoires d'un touriste). Sur la partie la plus accessible du fleuve, son voyage n'échappa pourtant pas à de multiples désagréments: la bateau, *"qui ne tirait pas deux pieds d'eau"* touchait et s'ensablait malgré les hautes eaux; à Port-Sainte-Marie, il entra en collision avec une barque de marchandises avant qu'un début d'incendie ne se déclare près de la chaudière. Malgré une malchance évidente et une tendance à l'exagération bien connue chez cet écrivain qui ne goûtait gère la compagnie des populations méridionales, tout cela confirme combien il était urgent d'apporter de substantielles améliorations à la Garonne si l'on voulait que la voie d'eau Atlantique-Méditerranée devienne un outil à la mesure des besoins de la vie économique régionale, pourtant peu dynamique au début de la Monarchie de Juillet.

c) *Les autres rivières*.

Mlagré ses imperfections jusqu'à l'ouverture du canal latéral à la Garonne, c'est en fonction de la voie d'eau entre Atlantique et Méditerranée que s'organisait la plus grande partie des échanges à moyenne et longue distance dans le sud-ouest de la France. Au XVIII° siècle, bien des villes attendaient avec impatience la construction d'une grande route, la plus directe possible, qui les relierait enfin au canal du Midi ou à la vallée de la Garonne. D'autres, mieux situées sur les rives d'un affluent de ce fleuve, semblaient plus favorisées par la nature, bien que toutes les rivières issues des Pyrénées ou du Massif central n'aient pas été également propices au développement de la navigation. De plus, dans bien des

cas, il était difficile de concilier les intérêts antagonistes des maîtres de bateau et des propriétaires riverains qui utilisaient la force des cours d'eau pour actionner des moulins. Ces derniers souhaitaient bénéficier au maximum de l'énergie liée au mouvement des eaux — l'énergie cinétique — qui dépend tout à la fois de la masse d'eau en mouvement et de sa vitesse. Or, dans les conditions de l'époque, ne pouvant accroître le débit, ils s'étaient efforcés d'augmenter la vitesse en aménageant de nombreuses chaussées. Dans le lit des rivières, s'ajoutant aux obstacles naturels, tous ces obstacles artificiellement créés par les hommes contrariaient les progrès de la navigation.

Pendant longtemps le franchissement des chaussées par les bateaux constitua un exercice périlleux car il devait s'effectuer par des pertuis sommairement aménagés. Sur une partie de sa longueur, la chaussée était constituée par quelques poutrelles amovibles que l'on devait ôter pour passer d'un bief à l'autre. L'eau s'engouffrait alors par cette brèche en suivant un plan incliné. A la descente, le risque était grand et la vitesse excessive du courant ainsi créé menaçait de renverser ou d'endommager les embarcations qui échappaient à tout contrôle efficace. A la remonte, pour vaincre la force de ce courant, il fallait mobiliser une équipe d'hommes afin d'actionner, sur la rive, un cabestan qui permettait de tirer le bateau et son chargement. Souvent l'opération n'était possible que si l'on déchargeait, au préalable, une partie de la cargaison; la chaussée franchie, il fallait ensuite récupérer les marchandises avant de reprendre la progression vers l'amont.

En période d'étiage, les conflits entre gens de l'eau et gens de terre devenaient encore plus aigus car l'ouverture des pertuis (ou passelis) contribuait à l'abaissement du niveau de l'eau en amont du barrage et compromettait la bonne marche des moulins.

La conciliation d'intérêts aussi opposés passait par une solution technique relativement coûteuse: l'écluse. Sa construction ne pouvait relever de l'initiative individuelle et nécessitait l'intervention de la puissance publique. Le Lot et le Tarn en furent dotés précocement, mais tous ces aménagements restèrent incomplets et conçus sans plan d'ensemble.

> *"Le gouvernement de Paris s'intéressa moins à ces rivières du Sud-Ouest que ne l'avaient fait les rois anglais au Moyen-Age."*
>
> P.Deffontaines. (**345**)

- le Lot.

Entreprise au XVII° siècle, la transformation des passelis en écluses ne fut achevée qu'à l'époque de la

Monarchie de Juillet. Jusqu'au XIX° siècle, bien que considéré comme navigable à partir d'Entraygues, le fleuve n'était aménagé qu'entre Cahors et le confluent. C'est surtout pour les besoins du bassin houiller aveyronnais que furent construites, ensuite, les écluses entre Cahors et Bouquiès.

Compte tenu de la pente du cours d'eau et des techniques utilisées, il avait fallu multiplier le nombre de biefs. Entre Bouquiès et la Garonne, il y avait 72 écluses, dont le franchissement allongeait considérablement la durée des trajets vers Bordeaux: 12 jours au moins à la descente, plus du double, le plus souvent, à la remonte. Au moment de la Révolution, il fallait 12 jours pour effectuer la remontée de la seule section Cahors-Entraygues et le hâlage nécessitait parfois une équipe de 24 hommes.

Malgré ces handicaps, seul le Lot aménagé pour la navigation permettait d'expédier les houilles de Decazeville vers la vallée de la Garonne. Mais les coûts de transport qu'elles supportaient les exposaient à la concurrence sévère des houilles anglaises qui arrivaient par Bordeaux. C'était tout de même un avantage dont ne bénéficiait pas l'autre bassin charbonnier de l'est aquitain. De Carmaux, le charbon devait d'abord être acheminé par des charrettes jusqu'à Gaillac où la navigation sur le Tarn devenait possible.

- le Tarn.

Beaucoup plus que la substitution d'écluses aux passelis, qui ne sera jamais achevée, c'est l'aménagement du fleuve en amont de Gaillac qui fit l'objet de nombreux projets au cours du XVIII° siècle (**696**). Mais la Révolution entraîna l'arrêt des travaux que venait à peine d'entreprendre le diocèse d'Albi, et c'est seulement à partir de 1817 que les houilles de Carmaux purent être embarquées à Albi, où commençait *"une odyssée aussi longue que mouvementée"* (R.Trempé).

Jusqu'à la Pointe (Saint-Sulpice), la rivière était jalonnée d'obstacles au point que l'on devait limiter la charge des bateaux, les cargaisons étant progressivement regoupées au fur et à mesure que le tirant d'eau devenait plus important.

> *"Lenteur et irrégularité de l'acheminement, transbordements multiples, manipulations répétées, faible capacité des moyens de transport sont cause de cherté et de médiocrité. Au cours du voyage, la houille s'émiette. A son arrivée, elle peut difficilement lutter contre lesproduits mieux présentés et qui ont voyagé à moindres frais, telles les houilles anglaises qui arrivent de Bordeaux par mer."*
>
> R.Trempé. (**389**) p.25.

En aval, les choses s'amélioraient un peu et Montauban faisait figure de port important, abritant dans ses faubourgs de Sapiac et de Villebourbon une population nombreuse qui vivait directement ou indirectement du transport fluvial. (**696**).

-l'Aveyron.

Toujours sur la rive droite de la Garonne, cette autre grande rivière issue du Massif central n'a jamais joué un grand rôle pour les transports. Lorsqu'en 1752 la royauté décida d'inféoder au comte de Maillebois la grande forêt de la Grésigne pour faire face aux besoins de bois qui se manifestaient à Montauban et dans la vallée de la Garonne, l'exploitation se heurta à l'absence de moyens de transport suffisamment puissants. L'Aveyron fut rendu navigable jusqu'à Bruniquel mais l'échec des projets de canalisation de son affluent, la Vère, et, jusqu'en 1826, l'absence d'une route forestière ne permirent pas le développement du trafic fluvial des bois. Dès 1780, dans son journal de voyage (**398**), H. de Richeprey constatait son échec:

> *"On ne fait aucun commerce par rapport aux mauvais chemins. Autrefois, la navigation était possible par la rivière d'Aveyron jusqu'à Bruniquel; elle a cessé depuis que les passelis ont été fermés par les propriétaires des moulins.*
>
> *Enfin, on espère que le rétablissement de la navigation et des chemins ferait renaître les anciens marchés où viendraient se pourvoir une grande partie de l'Albigeois"*

-la Dordogne.

Signalons enfin, bien qu'il n'intéresse qu'une faible partie de Midi-Pyrénées, le cas de la Dordogne, particulièrement bien connu depuis les travaux de A.M.Cocula-Vaillières (Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII° siècle. Tallandier. 1981). Aux confins septentrionaux du Lot, Souillac marquait le point extrême de la navigation et, de ce fait, jouait le rôle d'entrepôt pour le sel et les denrées exotiques venant de Bordeaux.

-la Garonne et l'Ariège.

En amont de Toulouse, la Garonne et l'Ariège n'ont jamais été correctement reliées à la grande voie d'eau Atlantique-Méditerranée. En effet, dans la traversée de la ville, les deux grandes chaussées des moulins du Château Narbonnais et du Bazacle provoquaient l'interruption de la navigation.

A partir de 1778, le canal de Brienne permit de contourner la chaussée du Bazacle et assura la continuité de la voie d'eau entre la partie amont du fleuve et le port de l'Embouchure, à l'extrémité du canal du Midi. Mais l'ouvrage n'a, semble-t-il, jamais connu une grande animation. Les bateaux qui venaient du cours supérieur de la Garonne n'y accédaient qu'avec difficulté en période de hautes eaux et ils devaient ensuite franchir l'écluse qui fermait le port de l'Embouchure pour retouver le fleuve, un peu en aval, à un endroit où son lit, encombré de sables et de graviers, se prêtait fort mal à la navigation. Mais il faut dire aussi que les embarcations venant de l'Ariège ou de la Garonne, en amont de Toulouse, atteignaient bien rarement l'entrée du canal de Brienne. La plupart d'entre elles déchargeaient leurs cargaisons au Port Garaud, juste à l'entrée de la ville, avant la chaussée des moulins du Château Narbonnais, dont le franchissement présentait de grands risques, comme le soulignait en 1787 le conservateur de la navigation:

> *" Si l'on ne savait pas que l'intérêt particulier fait plus de mal dans les sociétés policées que l'ignorance chez les sauvages, on serait tenté de croire que ce sont les Hurons qui ont ainsi barré la rivière et nécessité un portage qui interdit net la navigation."*
> Cité par L.Dutil. (**197**) p.691.

Et il ne pouvait être question d'éviter cet obstacle majeur en empruntant à cet endroit l'autre bras du fleuve, de l'autre côté de l'île du Château: pendant une grande partie de l'année, le bras canalisé qui conduisait à la chaussée des moulins du Château prélevait un débit trop important pour y laisser une hauteur d'eau suffisante.

La continuité de la navigation se révélait donc sinon impossible, tout au moins fort aléatoire, pour le plus grand bénéfice des Toulousains qui pouvaient profiter du transbordement des marchandises en développant les activités les plus variées, du portage à la transformation, en passant par l'entreposage. Encore ne faut-il pas exagérer ce "privilège". Le trafic en provenance de l'amont n'a jamais été bien considérable car sur le cours supérieur de la Garonne la navigation ne commençait vraiment qu'à Cazères, et l'Ariège n'était utilisable qu'à partir d'Auterive, soit une vingtaine de kilomètres à peine avant le confluent aux portes de Toulouse. Le muletage et le roulage jouaient donc un rôle essentiel pour acheminer les produits de la montagne, le minerai de fer ariégeois en particulier, vers les pays toulousains; une partie seulement des chargements était transbordée sur les rivières à Cazères ou Auterive et le reste atteignait Toulouse par

la route. Outre le minerai de fer, il s'agissait surtout de blés, de laines et de matériaux de construction, pierres ou bois, destinés à la consommation des habitants ou des industries de Toulouse. L.Dutil a estimé qu'à la fin de l'Ancien Régime, 400 radeaux environ franchissaient la chaussée des moulins du Château portant chacun 2 500 à 3 000 livres, alors que de l'amont arrivaient 6 à 7000 embarcations de ce type et 1600 à 1700 bateaux plus lourdement chargés. Dans quelle mesure l'amélioration de la voie fluviale dans la traversée de la ville aurait-elle pu intensifier des courants d'échanges entre la montagne et son piémont d'une part, les pays de la moyenne-Garonne et Bordeaux d'autre part? Tout laisse à penser que l'investissement a dû sembler disproportionné par rapport au trafic existant. A moins que les intérêts toulousains, qui bénéficiaient d'une telle rupture de charge, n'aient été assez puissants pour écarter tout projet en ce sens, les fonds nécessaires ayant tout de même été trouvés pour construire le canal de Brienne qui améliorait les accès de la ville vers l'aval sans menacer les activités liées au transbordement des marchandises.

*

Au début du XIX° siècle, la région Midi-Pyrénées se trouvait dotée d'un réseau navigable assez long, qui desservait — est-ce un hasard? — cinq des six villes les plus peuplées: Toulouse, Montauban, Cahors, Moissac et Albi. Seule Castres n'avait pas ce qu'il faut bien appeler ce "privilège", les travaux envisagés pour rendre l'Agoût navigable n'ayant jamais été réalisés malgré leur adjudication en 1671.

Certes très inégal, ce réseau navigable était un outil économique essentiel avec lequel ne pouvaient rivaliser les transports terrestres dès que les échanges de marchandises sortaient du cadre de la petite région et portaient sur de grandes quantités. Grâce à lui, l'horizon économique des villes et des pays desservis s'ouvrait à la fois vers l'Atlantique et la Méditerranée. A l'ouest, par le port de Bordeaux, très actif dans la seconde moitié du XVIII° siècle (*), se trouvaient facilitées les relations avec les Amériques et l'Europe du nord-ouest, mais aussi les échanges avec les régions septentrionales du pays, celle de Paris en particulier, dans l'arrière pays d'un autre grand port atlantique: Rouen. Vers l'est, la voie d'eau était encore plus sûre et pouvait accueillir des bateaux plus grands, mais elle offrait moins de possibilités pour le développement des transactions internationales. Port-la Nouvelle, Agde ou Sète restaient des organismes portuaires modestes, qui souffraient tout à la fois du Privilège de Marseille et d'aménagements insuffisants. Cependant, par Sète et le canal du Midi, certaines

* *Cf. P.Butel. La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII° siècle. Bordeaux. 1973.*

marchandises circulaient assez facilement entre Toulouse et la Catalogne. Pour les relations avec d'autres régions françaises, la situation était plus favorable. Outre les trafics croissants entre les deux parties du Languedoc dont les productions — céréales en Haut-Languedoc, vins en Bas-Languedoc— s'opposaient et se complétaient de plus en plus, le canal de Riquet favorisait les échanges avec la Provence et Lyon. Mais au début du XIX° siècle, au-delà de Sète, même en utilisant les divers canaux existants et les étangs littoraux, il était encore impossible d'atteindre le Rhône en n'empruntant que la voie d'eau. Les plans d'un canal d'Aigues-Mortes à Beaucaire par Saint-Gilles avaient bien été approuvés par les Etats du Languedoc en 1768, mais les travaux, commencé en 1777, étaient bien peu avancés quand ils furent interrompus par la Révolution. Bien imparfait, l'ouvrage ne sera achevé qu'au début de la Monarchie de Juillet. En 1834, pour le transport des voyageurs, une barque de poste circulait entre Toulouse et Beaucaire, des diligences assurant la correspondance vers Montpellier et Nîmes aux étapes de Pérols et de Saint-Gilles (**705**). Mais cinq ans plus tard à peine, la voie ferrée Montpellier-Sète était ouverte au trafic et, en 1845, la mise en service de la section Montpellier-Nîmes assurait la liaison ferroviaire complète entre Sète et le Rhône. Pour la voie d'eau s'annonçait la fin de l'âge d'or.

2. Les routes et la vie de relation: problèmes de méthode.

a) *la carte du réseau routier.*

"Rechercher quels étaient les cadres régionaux de l'époque préindustrielle et dans quelle mesure le territoire était associé à une certaine vie générale ne résulte pas d'une simple curiosité rétrospective. Aujourd'hui encore, certaines parties du territoire français ne sont pas complètement sorties de ces structures anciennes pour accéder à des cadres plus larges et plus solidement intégrés. Une étude génétique de nos régions fonctionnelles peut révéler les conditions dans lesquelles elles se sont élargies et expliquer le pourquoi de certains retards, en même temps qu'indiquer les conditions auxquelles ces retards pourraient être rattrapés."

E.Juillard. L'armature urbaine de la France pré-industrielle. Bulletin de la Fac. des Lettres de Starsbourg. 1970.

En soulignant ainsi l'intérêt d'une recherche relative aux cadres régionaux à l'époque pré-industrielle, E.Juillard proposait de dresser une carte du réseau urbain et de l'organisation régionale du pays à la veille de l'établissemnt du réseau ferroviaire, c'est-à-dire vers 1840. Il suggérait que la hiérarchie des villes soit établie en utilisant plusieurs critères: la population au recensement de 1841, les fonctions administratives, la présence d'un marché dès l'Ancien Régime, l'importance du carrefour routier. A son avis, ce dernier critère devait être prépondérant car, plus que la population ou les fonctions administratives, il traduisait la hiérarchie réelle des villes:

> *"L'accessibilité semble être le meilleur indice de leurs possibilités de rayonnement, dans cette époque de déplacements lents et de routes inégalement développées."*

Se posait donc le problème d'établir avec une précision suffisante la carte du réseau routier dans la première moitié du XIX° siècle. E.Juillard proposait d'utiliser la carte générale de la France au 1/345 000°, dite carte de Capitaine, qui s'inspirait de celle de Cassini mais avait été complétée après 1815 avant d'être publiée.

A partir de l'ensemble de ces données, les zones d'influence potentielles de chaque centre urbain pouvaient être facilement suggérées par la méthode des courbes isochrones.

Une telle démarche ne pouvait que séduire les géographes puisqu'elle permettait de travailler sur des espaces relativement grands, avec des données homogènes, sans renoncer pour autant à une approche plus fine car si quelque "anomalie" ou quelque bizarrerie apparaissait, on pouvait toujours recourir à des études plus ponctuelles ou à des sources plus fragmentaires avant de proposer une interprétation d'ensemble. Après l'avoir expérimenté dans sa thèse pour l'ensemble du Sud-Ouest français (**177** et **178**), J.P.Claverie en tirait les conclusions suivantes:

> *"Un type d'organisation régionale uniforme, une division de l'espace en "cellules régionales" exiguës; tel était l'état du Sud-Ouest français (et sans aucun doute de la France) à la veille de l'établissement du réseau ferroviaire. La vie de relations sous ses formes banales, celle qui touchait le grand nombre, administration locale, commerce de détail, enseignement, services divers, se déployait au sein de petites cellules régionales qui n'atteignaient pas ou ne dépassaient point encore à cette époque la moitié de l'étendue d'un arrondissement*

que dans les cas bien exceptionnels de quelques villes de la plaine les mieux desservies."
J.P.Claverie. (177) p.181.

En tentant de reprendre et d'approfondir ce travail pour la seule région Midi-Pyrénées actuelle, il a vite fallu remettre en cause certaines des hypothèses de départ, qu'avait formulées E.Juillard, et quelques points importants de méthode.

Dans le Sud-Ouest de la France tout au moins, la période choisie, vers 1840, ne paraît pas satisfaisante. A ce moment-là, abondaient déjà les signes d'un décalage entre l'activité économique de ces pays et celle qui s'épanouissait dans d'autres régions françaises. F.Crouzet et A.Armengaud, entre autres, l'ont amplement souligné, *"dès la fin de la Monarchie de Juillet, le phénomène n'était plus contestable"* (160).

Etudier les cadres de la vie de relation avant l'établissement du réseau ferroviaire revient donc à constater, comme l'a fait J.P.Claverie, leur caractère étriqué et "archaïque", ce qui n'a rien de surprenant compte tenu de la situation économique. La question essentielle posée par E.Juillard demeure donc entière: dans quelle mesure le "sous-développement" qui affectait alors les pays de l'est aquitain était-il le fruit de leur situation géographique au sein de l'espace français, si l'on entend par situation géographique la combinaison des données naturelles — distances, relief, hydrographie...— et des aménagements humains hérités des siècles précédents — canaux, ponts, tunnels, routes... organismes urbains—? La question peut aussi se formuler ainsi: dans quelle mesure un équipement routier médiocre ou mal adapté a-t-il nui au développement économique de Midi-Pyrénées?

La réponse exige une étude attentive des cadres et des outils de la vie de relation depuis la construction des grandes routes modernes au XVIII° siècle, voire depuis la mise en eau du canal du Midi. En fait, il s'agit d'expliquer comment — et si possible, pourquoi— s'est élaborée la carte qu'a dressée J.P.Claverie pour les années 1840. Mais cette approche "génétique" de l'espace régional, tel qu'il apparaît à la veille de la "révolution ferroviaire" ne peut se fonder, en l'absence d'une documentation cohérente sur une aussi longue période, sur la méthode cartographique proposée par E.Juillard.

Avant 1801, la statistique démographique présente trop d'imperfections et trop de lacunes pour qu'il soit possible d'établir une hiérarchie des différents centres urbains en fonction de leur taille dans un espace aussi vaste que l'actuelle région Midi-Pyrénées.

De la même façon, les cartes du réseau routier doivent être interprétées avec la plus grande prudence et leur

relative abondance ne doit pas faire illusion. Cartes de Cassini, de Capitaine, des diocèses du Languedoc, Carte routière générale de la province du Languedoc, toutes indiquent avec précision le tracé des routes mais aucune n'est datée, comme c'était l'usage chez les géographes du XVIII° siècle, et il est toujours difficile de repérer les corrections et les additions qui ont été apportées au cours des éditions successives. L'idéal — mais la chose est rarement possible — serait de retouver les premiers tirages ou les minutes. Et encore faudrait-il déterminer si les routes indiquées étaient effectivement construites lors des levés primitifs ou s'il s'agissait de simples chemins que l'on projetait d'améliorer pour faire face au développement du roulage. Ce problème se pose en particulier pour la Carte routière générale de la Province du Languedoc et pour les cartes des diocèses. Fort heureusement, on a pu utiliser ici un tirage ancien de quatre feuilles de la carte dite de Capitaine qui couvrent entièrement le territoire actuel de la région Midi-Pyrénées. Selon toute vraisemblance elles donnent la configuration exacte du réseau routier construit ou rénové dans les dernières années de l'Ancien Régime.

Construite à l'échelle de 1 ligne pour 400 toises, la carte de Capitaine fut présentée au Roi en 1790. Elle est, semble-t-il, une réduction de la carte de Cassini, dont les levés avaient été effectués en Languedoc dans la décennie 1770-1780 (**193**). Améliorée pendant la Restauration, elle fut publiée à partir de 1822: par rapport aux premiers tirages, le relief, figuré par des hachures, a été ajouté et la représentation du réseau routier tient compte tout à la fois de l'état des routes à ce moment-là et de leur classification nouvelle. Les routes royales de première classe sont en particulier nettement distinctes des autres. Pour le Midi toulousain, les feuilles de cette époque, que possèdent les Archives départementales de la Haute-Garonne, semblent avoir été mises à jour vers 1830; elles ont servi de base au travail de J.P. Claverie.

L'édition utilisée ici paraît, au contraire, très proche de l'original: le relief n'y figure pas et les seules limites, très discrètement figurées, correspondent aux provinces d'Ancien Régime. Il existe d'ailleurs deux versions très voisines de la feuille n°12 (Limousin-Auvergne), la première tout à fait identique aux trois autres (n°11, Aquitaine, Gascogne, n°15, Languedoc et n°18, Comté de Foix), alors que l'autre porte en surcharge les limites et les noms des départements, ce qui semble indiquer, contrairement à bien des affirmations, que cette carte a fait l'objet d'éditions rapprochées dès le début de la Révolution. On a donc tout lieu de penser que les feuilles qui ne comportent pas les nouvelles limites administratives doivent dater de 1790-1792.

Tout indique par ailleurs qu'il s'agit bel et bien de la réduction de la carte de Cassini dans sa version

première. Par rapport à la carte des différents diocèses du Languedoc, commandée par les Etats de cette Province, il manque en effet de nombreuses routes. Or, cette carte avait été préparée par Cassini lui-même pendant qu'étaient publiées les premières planches languedociennes de sa carte générale de France, entre 1776 et 1781 (cf. F. de Dainville. **193** . p.212). Un certain nombre de recoupements avec des documents d'archives analysés par G.Frêche (**203**) permettent d'affirmer que l'édition de la carte de Capitaine utilisée ici, très proche de l'édition originale, donne la configuration du réseau routier vers 1770-1775, vraisemblablement tirée des levés effectués par les ingénieurs de Cassini pour l'établissement de la célèbre carte générale du Royaume. On citera deux exemples parmi d'autres à l'appui de cette thèse. Sur la feuille n°15, la route Pinsaguel-Auterive est représentée; or sa construction, commencée en 1764, était achevée en 1774 (G.Frêche. **203** . p.654). Par contre, ne figurent pas les routes de Toulouse à Grenade et de Toulouse à Lévignac, respectivement achevées en 1784 et 1787. Comme on sait (F. de Dainville, p.218) que les levés pour la carte de Cassini ont été effectués à cet endroit en 1769-1771 et vérifiés en 1771-1772, la filiation ne semble faire aucun doute entre les deux documents.

La carte de Capitaine, dans sa première version, constitue un outil de travail commode pour l'étude du réseau routier à la fin de l'Ancien Régime. Au sein de l'espace régional, elle permet d'opposer les villes, les villages et les pays encore isolés et ceux qui bénéficiaient déjà des infrastructures adaptées aux nouveaux besoins de la circulation terrestre: malles-postes, diligences, voitures de roulage... Dès la fin de l'Ancien Régime, des étoiles routières sont bien dessinées autour de quelques cités. Mais si les cadres de la vie de relation se dégagent ainsi de la carte, seuls les documents d'archives permettent d'apprécier comment ils sont utilisés. En ce domaine, même fragmentaires, les travaux d'historiens sont d'un grand secours, évitant au géographe un fastidieux travail d'investigation dans les différents dépôts d'archives. En recoupant les nombreuses informations qu'ils renferment, en les complétant aux besoins, il est souvent possible de mieux "lire" le réseau routier. En 1775, on y distingue assez facilement la superposition de plusieurs types de voies récemment construites ou aménagées en fonction de logiques et d'intérêts parfois contradictoires. Apparaissent aussi les contraintes ou les atouts que de tels choix, durablement inscrits dans l'espace, ont représenté pour la vie de relation au cours des décennies suivantes, jusqu'à l'établissement des premières voies ferrées. Cette approche dynamique du réseau routier, tel qu'il figure sur les documents des années 1840 — bien proche de celui des années 1950 — semble particulièrement féconde pour cerner, comme le souhaitait E.Juillard, les cadres régionaux à l'époque pré-industrielle.

b) les trafics routiers et la vie de relation.

Les trafics routiers des XVIII° et XIX° siècles s'avèrent bien difficiles à mesurer à partir des documents qui nous sont parvenus. C'est peut-être une des raisons qui incitent parfois à minimiser le rôle de la route par rapport aux fleuves et aux canaux, beaucoup mieux étudiés.

Certes,les plaintes des communautés abondent devant l'insuffisance ou le mauvais entretien des routes, mais, *"le plus souvent, il s'agit moins de rompre un isolement qui n'a jamais existé en fait, que de développer des échanges dont tout le monde paraît avoir compris, dans la deuxième moitié du XVIII° siècle, la très grande importance."* (J.P.Poussou. **574**)

Activité essentiellement paysanne, le roulage échappe presque entièrement à la connaissance. Libre de toute règlementation — sauf la limitation des tonnages,au XIX° siècle,pour éviter la dégradation des routes —, il n'a guère laissé de traces dans les archives, si l'on excepte quelques enquêtes partielles lancées par l'administration, en 1811-1812 par exemple.

Au XVIII° siècle, l'intensification des échanges ne pouvait plus s'accomoder des animaux de bât.Elle exigeait tout à la fois des moyens de transport d'une capacité unitaire plus grande et d'un coût moins élevé. L'usage des charrettes se répandit peu à peu, à mesure que les biens mauvais chemins d'autrefois étaient remplacés par de véritables routes capables de résister aux lourdes charges. Du paysan, qui assurait quelques transports vers la ville voisine à la morte saison, aux rouliers professionnels qui effectuaient toute l'année de longs déplacements à travers le Sud-Ouest, tous les intermédiaires devaient être plus ou moins représentés.

> *"Quels qu'en fussent les modes et les conditions, il était une habitude commune à tous ceux qui se livraient au roulage: ils ne relayaient pas. Sur leur parcours entier, du départ à l'arrivée, ils se servaient des mêmes attelages, qui étaient, suivant les régions, des chevaux ou des boeufs dont ils ne changeaient pas. Ils allaient à petites journées, s'arrêtant la nuit dans les villages."*
>
> H.Cavaillès. (**530**) p.149.

Toute cette activité, qu'on devine à la fois intense et diffuse dans l'espace, se prête fort mal à une quelconque approche statistique ou cartographique. Il serait d'ailleurs bien dangereux de s'aventurer en ce domaine car témoignages et documents sont beaucoup trop imprécis et fragmentaires. Retenons seulement que le roulage

exigeait de bonnes routes, bien entretenues. A la différence du muletage traditionnel dont les chemins, sommairement tracés, variaient au gré, sinon de l'humeur du guide, tout au moins des fluctuations de la conjoncture commerciale, il se concentra progressivement sur des itinéraires fixes. Au sein de l'espace géographique, en plus des fleuves et des canaux de navigation, apparurent ainsi, au cours du XVIII° siècle, de nouvelles lignes de force qui se perpétuèrent bien longtemps après qu'eurent disparus la volonté et les besoins variés — politiques, économiques... — qui avaient présidé à leur établissement.

Beaucoup mieux connues, mais quantitativement moins importantes, sont les activités de transport soumises au contrôle de la puissance publique. Au fond, les historiens ne peuvent que se réjouir du développement de la bureaucratie administrative. Soucieuse de compter, de classer et d'ordonner, elle leur a laissé une base documentaire d'autant plus intéressante qu'elle était centralisée et utilisait de ce fait les mêmes unités de mesure et les mêmes critères de classification, indispensables à toute comparaison au sein d'un espace géographique un peu étendu. Il est des cas où le chercheur ne peut que se réjouir d'une règlementation qu'il juge peut être, en tant que citoyen, trop envahissante et abusivement tâtillonne.

Poste aux lettres et Poste aux chevaux ont fait l'objet d'une organisation précise, tout comme, à un moindre degré, les messageries. Les transports des dépêches, des voyageurs et des petits colis avaient en commun un même impératif qui les distinguait du roulage: la rapidité. A une époque où l'énergie était fournie par les animaux, il fallait, pour gagner du temps, changer régulièrement d'attelage. On comprend donc pourquoi, dès l'origine, Poste aux lettres et Poste aux chevaux furent étroitement associées.

L'acheminement rapide des dépêches et des fonds entre la capitale et les différentes provinces constitua une préoccupation majeure de la monarchie centralisatrice. D'abord conçue pour le seul transport des dépêches royales, la Poste aux lettres devint progressivement un monopole d'Etat dans les premières années du XVII° siècle. Malgré de nombreuses oppositions, ce service, affermé en 1672, ne tarda pas à devenir ainsi l'organisme unique pour le transport public des correspondances. A la même époque, la Poste aux chevaux demeurait sous l'autorité directe du pouvoir central. Le long des grands itinéraires empruntés par la Poste aux lettres, les maîtres de poste, désignés par le Ministre, Grand Maître de la Poste, devaient essentiellement fournir des chevaux aux courriers du Roi.

Pour le transport rapide des voyageurs et des petits colis, les messageries avaient été affermées en 1672, en même temps quela Poste aux lettres, mais à la différence

de ce service, leur gestion était sous-traitée à un certain nombre de particuliers qui en assuraient l'exploitation commerciale. Elles possédaient le privilège exclusif de prendre des voyageurs et des petits paquets, activité interdite aux rouliers.

Cette répartition des tâches subit d'importantes modifications à la fin de l'Ancien Régime, en 1775 en particulier, et pendant la période révolutionnaire.

En 1775, la réforme de Turgot affranchit les messageries de la Ferme de la Poste pour en confier le contrôle direct au pouvoir central. Tous les voyageurs, à l'exception de ceux qui empruntaient les malles-postes — deux voyageurs au plus par voiture — ou de ceux qui se servaient de leurs propres attelages, devaient alors utiliser les diligences, vite surnommées turgotines, exploitées par les Messageries royales. Ce système ne dura guère et, sans remettre en cause le monopole des Messageries royales, Necker concéda l'entreprise à une compagnie privée. De cette époque date une organisation plus rationnelle et plus stricte des services de messageries: jours, heures et lieux de départ fixes, horaires précis... Avec ces renseignements consignés sur les affiches, dans des indicateurs spécialisés (L'Indicateur fidèle) ou dans les annuaires départementaux, il devient donc possible de dresser avec une précision correcte les cartes des premiers réseaux de transports en commun interurbains.

A partir de 1817, la liberté fut donnée aux messageries et aussitôt de nombreuses compagnies nouvelles s'organisèrent, surtout en province. Deux sociétés parisiennes continuèrent toutefois à dominer largement sur les grandes routes entre la capitale et les principales villes du pays: les Messageries royales et les Messageries Generales de France, Laffitte et Caillard. A Toulouse, au milieu du XIX° siècle, ces deux entreprises assuraient les transports de voyageurs vers Paris alors que d'autres prospéraient pour des liaisons d'intérêt régional; certaines, de taille respectable, ne possédaient dans la ville qu'une succursale, et d'autres, associées à des hôtels, n'exploitaient qu'une ou deux lignes régulières.

> *"Vers 1830, ces entreprises faisaient vivre une des industries les plus prospères de Toulouse: quarante fabriques de carrosseries y occupent plus de 700 ouvriers. Thibaut, allées Lafayette, occupe à lui seul 60 ouvriers. En 40 jours, il confectionne...une diligence à trois corps. Pour 1franc31 par poste, il se charge même de l'entretien des voitures qu'il fabrique. Plus de 60 diligences viennent ainsi, chaque fois qu'elles rentrent à Toulouse, se faire réparer chez lui."*
>
> J.Fourcassié. (**266**) pp.3-4.

Jusqu'à la Révolution, les Messageries pouvaient — mais ce n'était pas une obligation — utiliser les services des maîtres de poste. Ces derniers devinrent peu à peu de véritables agents de l'Etat, soumis à une règlementation stricte, et rémunérés pour les services qu'ils rendaient à la puissance publique: fourniture des chevaux, conduite des malles-postes. Leur rôle fut renforcé en 1805 quand les Messageries se virent imposer l'obligation d'utiliser chevaux et postillons des relais officiels ou, à défaut, de verser une taxe aux maîtres de poste si elles persistaient à utiliser les services de relais libres sur les itinéraires de la Poste aux chevaux. Une collaboration bien connue s'établit ainsi sur les diligences entre le conducteur, employé de l'entreprise de messageries, et le postillon (ou cocher) attaché au relais de poste qui avait fourni l'attelage.

Peu à peu, l'Etat fut donc amené à définir les routes qu'il souhaitait voir montées en relais de poste. Chaque année, dans le "Livre de Poste" étaient consignées pour chacune des routes équipées, la localisation et l'importance des différents relais. Ces documents sont particulièrement précieux car ils permettent de distinguer, au sein du réseau routier, quelques itinéraires privilégiés qui, selon toute vraisemblance, devaient compter parmi les plus fréquentés. Beaucoup plus intéressante que la répartition des routes royales en trois classes, surtout fondée sur des critères techniques (largeur, conditions d'entretien), la distinction entre routes de poste et routes dépourvues de relais officiels semble un bon moyen pour mieux cerner les cadres de la vie de relation dans la première moitié du XIX° siècle. La comparaison des différentes éditions des Livres de Poste donne en outre d'utiles indications sur l'évolution du réseau routier car, d'année en année, de nouvelles routes ont été pourvues de relais, d'autres en ont été privées, ce qui témoigne de leur importance relative dans la circulation générale ou régionale.

Avant l'établissement des voies ferrées, plusieurs types de trafics animaient donc les routes françaises:

- le transport des lettres, monopole d'Etat: il s'effectuait sur les grands axes par des malles-postes, véhicules rapides qui pouvaient prendre à leur bord deux voyageurs. Sur les autres routes, des véhicules plus légers, des facteurs à cheval ou à pied assuraient le service de la Poste aux lettres.

- le transport public des voyageurs et des colis était laissé à l'initiative des entreprises de messageries, qui organisaient des services réguliers sur des itinéraires fixes. Les diligences étaient les véhicules les plus utilisés pour ce genre de transports. Au XIX° siècle, elles pouvaient accueillir de 15 à 20 passagers.

- le transport privé des voyageurs qui ne concernait que les catégories sociales les plus fortunées, utilisant leurs propres équipages.

- le roulage enfin, exclusivement destiné au transport des marchandises, probablement très actif, mais qui échappait pratiquement à toute règlementation.

Comme aujourd'hui, seuls les transports publics se prêtent à une étude assez précise et quasiment exhaustive à l'échelle d'une grande région. Trop variables dans le temps et trop diffus dans l'espace, ni les transports privés de voyageurs ni le roulage ne permettent une telle approche. Tout au plus les premiers recensements de circulation, par comptage des colliers d'attelage, donnent quelques indications sur leur activité. Mais ne peut-on penser qu'au XIX° siècle, dans les années qui précédèrent la construction du réseau ferroviaire, les hiérarchies spatiales que révèle la seule étude possible des transports publics étaient bien proches de celles que l'on pourrait établir en étudiant les trafics routiers dans leur diversité? Dans une région peu industrialisée, où la voie d'eau jouait un très grand rôle pour l'acheminement des marchandises lourdes sur de longues distances, et compte tenu de la rareté des moyens de transports individuels pour effectuer des transports un peu longs, cette hypothèse de consolation mérite d'être retenue.

3. L'équipement routier de la région Midi-Pyrénées: approche statistique (1824-1837).

Avant la construction des premières voies ferrées, 35 des 41 communes que le recensement de 1806 et les enquêtes qui l'accompagnèrent (cf. p. 209) permettent d'identifier comme des communes urbaines en Midi-Pyrénées se trouvaient tributaires pour leurs échanges des seuls transports routiers.

a) la situation en 1824.

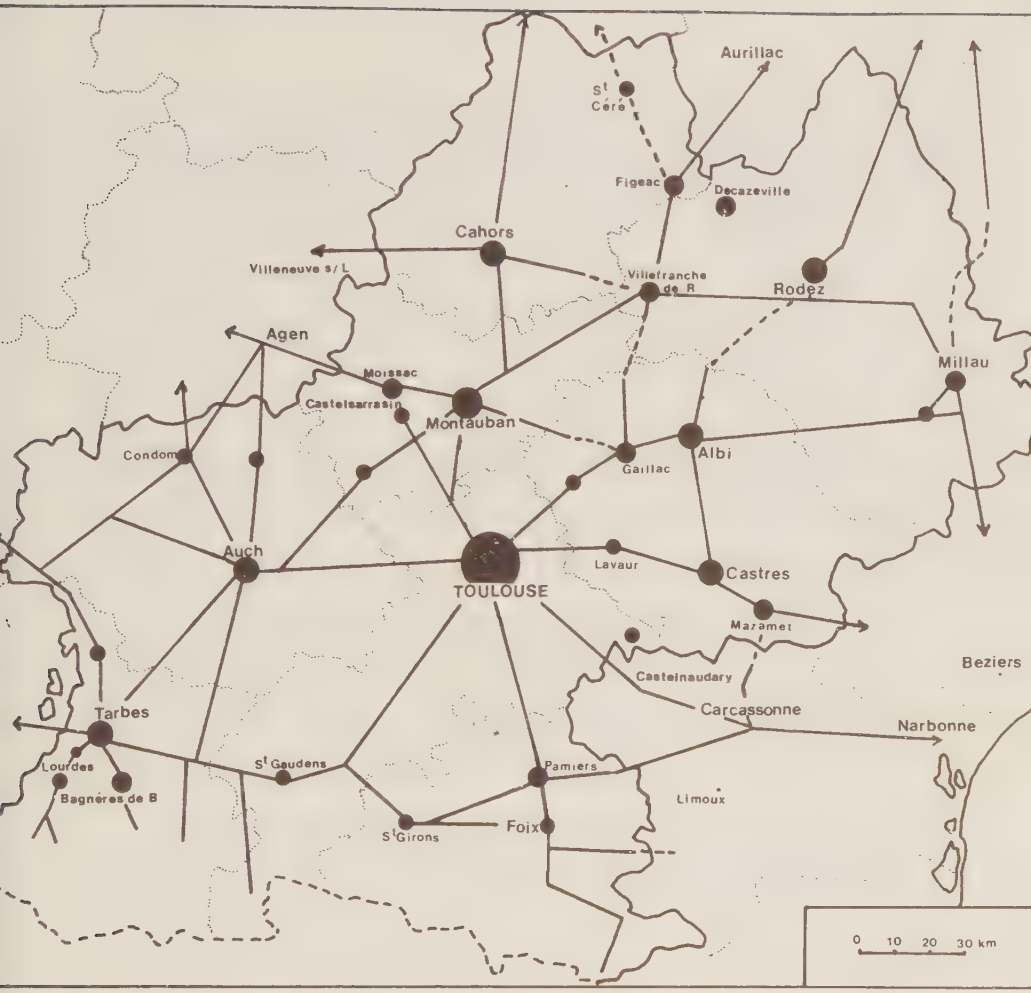
A la différence des précédentes, la statistique et la carte dressées en 1824 par la Direction générale des Ponts et Chaussées, alors dirigée par Becquey, donnent des indications suffisamment détaillées qui permettent d'apprécier l'extension et l'état du réseau des routes royales. Si la répartition de ces routes en trois classes ne présente qu'un intérêt limité, beaucoup plus intéressante apparaît sur la carte la mention des sections

qui ne sont pas ouvertes au roulage. Peu nombreuses, ces lacunes représentaient tout de même 5% de la longueur totale des routes royales en Midi-Pyrénées. Elles affectaient surtout certaines liaisons secondaires — Gaillac-Montauban ou Mazamet-Carcassonne — , mais dans l'Aveyron elles n'étaient pas exceptionnelles et même la grande voie de Clermont à Lodève se trouvait interrompue entre Séverac et Millau. La statistique de 1824 ne mentionne pas ces lacunes et se contente de fournir des renseignements sur l'état des routes effectivement ouvertes au roulage à ce moment-là. (Tableau n° 1). Sont ainsi distinguées, dans chaque département, les longueurs des routes dites "à l'état d'entretien", c'est-à-dire jugées directement utilisables par les Ponts et Chaussées, celles qui nécessitent des réparations, et celles dont la construction n'est pas entièrement terminée bien qu'elles soient livrées à la circulation.

> *"Pour être à l'état d'entretien, une route doit offrir un profil uniforme, les pentes en long parfaitement observées, bien régulières...l'empierrement légèrement bombé, sans flaches ni bosses ni pierres saillantes, présentant partout une surface unie et ferme, résistant aux plus lourdes charges, ne se laissant pas pénétrer par l'humidité; les accotements dressés...les fossés régulièrement ouverts d'une largeur et d'une profondeur constantes; point de cassis... des poteaux indicateurs à tous les embranchements...des bornes kilométriques numérotées pouvant servir de banc au piéton..."*
>
> Observations, Rapports et Avis. 1837. Archives départementales de l'Aveyron. (**567**)

De tels critères expliquent sans doute l'importance des routes jugées "à terminer" par certains ingénieurs, car on ne saurait oublier que la classification établie dans la statistique de 1824 ne repose pas uniquement sur des critères objectifs; s'y mêle une part de subjectivité qui peut parfois expliquer des différences d'un département à l'autre.

En 1824, la région Midi-Pyrénées était desservie par 2565 kilomètres de routes royales qui représentaient 8,0% du total national. Globalement, eu égard à sa superficie et à sa population, ni l'extension de ce réseau de circulation ni la longueur des sections que les ingénieurs avaient classées "à l'état d'entretien — 44% du total en Midi-Pyrénées à comparer aux 44,3% pour la France entière — ne semblent témoigner d'une quelconque infériorité de l'équipement routier régional.



100 000 16 000 2 000 HAB.

PRINCIPALES VILLES DE MIDI-PYRÉNÉES
(plus de 3000habitants agglomérés au chef-lieu)
POPULATION EN 1846

ROUTES ROYALES À L'ÉTAT D'ENTRETIEN EN 1824

ROUTES ROYALES PORTÉES À L'ETAT D'ENTRETIEN ENTRE 1824 ET 1850.

FIG. 1 . LE RÉSEAU DES ROUTES ROYALES DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES AU MILIEU DU XIX° SIÈCLE.

Sources. Carte des Ponts et Chaussées. 1824.
Statistique Générale de la France.
Recensement de 1846.

DEPARTEMENTS	LONGUEUR TOTALE	A L'ETAT D'ENTRETIEN %	A REPARER %	A TERMINER %	DENSITE m/km2
ARIEGE	281,9	0	79,5	20,5	56
AVEYRON	469,3	23,7	43,1	33,2	53
HAUTE-GARONNE	320	87,8	8,0	4,2	50
GERS	415,2	0,6	95,4	4,0	65
LOT	220,8	61,6	6,3	32,1	42
HAUTES-PYRENEES	284,5	53,5	45,6	0,9	62
TARN	310,4	65,5	27,3	7,2	54
TARN-ET-GARONNE	262,5	93,1	6,9	0	70
TOTAL	2564,6	44,0	42,5	13,5	56
FRANCE	32077	44,3	44,9	10,8	62

Source. Statistique Générale de la France. Territoire et population. 1837.

Tableau n° 1. Les routes royales dans la région Midi-Pyrénées en 1824.

D'importantes disparités existaient cependant entre les différents départements. En maints endroits, le réseau des routes royales ouvertes au roulage était loin d'être entièrement terminé. Sur les Causses du Quercy, en Rouergue, dans les Pyrénées ariégeoises, beaucoup restait à faire avant de d'attaquer aux lacunes. Les conditions naturelles expliquent sans doute, en partie au moins, une telle situation. Mais en partie seulement, car les Hautes-Pyrénées étaient semble-t-il beaucoup mieux pourvues. Même en admettant que l'ingénieur de ce département ait fait preuve d'une moindre rigueur dans le classement des routes à l'état d'entretien, le bon état du réseau routier est probablement l'héritage de l'oeuvre accomplie au siècle précédent sous la conduite de l'Intendant d'Etigny dans la généralité d'Auch.

Dans les pays de plaines et de collines, dans le Tarn, le Tarn-et-Garonne, la Haute-Garonne, le kilométrage à terminer ne dépassait pas 7% du total. Dans le Tarn-et-Garonne même, le réseau de routes royales ne comptait aucune lacune et pouvait être considéré comme achevé dès cette époque; sa consistance n'a d'ailleurs pas varié pendant un siècle et, au gré des changements politiques, les routes royales sont simplement devenues impériales ou nationales.

Parmi les routes dont la construction était jugée terminée en 1824, on est frappé par l'importance du kilométrage qui devait faire l'objet de réparations. Il faut y voir la conséquence directe de l'absence d'entretien et des dégradations consécutives qui avaient affecté le réseau de grandes routes légué par l'Ancien Régime. Sur ce point, tous les témoignages de l'époque concordent.

L'Ariège et l'Aveyron, qui comptaient déjà une forte proportion de routes à terminer, semblent avoir été particulièrement défavorisés si l'on en juge par la longueur des sections à réparer. Par contre, le réseau lotois, où l'importance des routes à terminer était tout à fait comparable, ne semblait pas souffrir de ce handicap supplémentaire. En fait, si l'on excepte les routes à terminer, il se composait essentiellement du grand axe Paris-Toulouse qui traversait le département du nord au sud et avait bénéficié de soins à peu près constants pendant la période révolutionnaire.

A l'inverse, dans le Gers, où toutes les routes projetées avaient été construites au XVIII° siècle, des réparations s'imposaient partout. La médiocrité de la vie urbaine et le faible développement des activités commerciales et industrielles expliquent sans doute l'état d'abandon du réseau routier, qui ne comprenait aucun grand axe d'intérêt national. Tout à fait comparable quant à son degré d'achèvement, le réseau des Hautes-Pyrénées, a priori plus exposé aux dégradations, était cependant jugé à l'état d'entretien sur plus de la moitié de sa longueur.

Dans la Haute-Garonne, le Tarn et le Tarn-et-Garonne enfin, la situation était bien meilleure. La rareté des lacunes et la proportion des routes royales à l'état d'entretien constituaient un bon atout pour le développement des échanges.

b) La situation en 1837.

Une statistique identique à celle de 1824 a été établie en 1837. Elle permet de mesurer les grands progrès réalisés en l'espace de quelques années.

La longueur des routes royales dans la région Midi-Pyrénées a augmenté de 7% (181 kilomètres). Cette progression résulte tout à la fois de l'incorporation dans ce réseau de la route lotoise Figeac-Bretenoux par Saint-Céré (54 kilomètres) et de l'ouverture au roulage de certaines sections qui n'apparaissaient qu'en traits discontinus sur la carte de 1824. C'est dans l'Aveyron que cet effort a été le plus sensible (+100 km), à la mesure des nombreuses lacunes qui affectaient précédemment les grandes liaisons dans la traversée de ce département.

DEPARTEMENTS	LONGUEUR TOTALE (Km)	A L'ETAT D'ENTRETIEN (%)
ARIEGE	275,9	86,6
AVEYRON	568,9	77,5
HAUTE-GARONNE	334,2	50,1
GERS	418,5	89
LOT	273,4	67,5
HAUTES-PYRENEES	287,4	86,2
TARN	333,4	56
TARN-ET-GARONNE	253,6	95
TOTAL	2745,3	75,8
FRANCE	34512	71,6

Source. Statistique générale de la France. Territoire et population. 1837.

Tableau n° 2 . Les routes royales dans la région Midi-Pyrénées en 1837.

On peut considérer que le réseau des grandes routes — les futures grandes routes nationales — était en place dès 1837. A quelques kilomètres près, il ne subira aucune modification jusqu'à la renaissance des transports routiers, entre les deux guerres mondiales. C'est en 1929 seulement qu'on lui adjoindra de très nombreuses routes départementales pour éviter que les collectivités locales ne supportent de trop lourdes charges d'amélioration et d'entretien qu'entraînait alors le développement de la circulation automobile.

L'effort accompli par les Ponts et Chaussées entre 1824 et 1837 se traduit aussi par une nette amélioration de l'état général des routes. La proportion des longueurs classées à l'état d'entretien est passée de 44% à 75%, en Midi-Pyrénées, progressant au même rythme que la moyenne nationale: 42,6% en 1824, 71,6% en 1837.

Dans les années 1830, le retard économique de Midi-Pyrénées, déjà très prononcé, ne saurait donc être imputable à un mauvais équipement routier. Tout au contraire, les pouvoirs publics semblent même avoir scrupuleusement respecté les règles de la justice distributive pour affecter leurs crédits.

La même constatation s'impose d'ailleurs à propos des routes départementales dont la statistique de 1837 donne un état détaillé. Dans la région Midi-Pyrénées, on en comptait alors 145 qui totalisaient près de 4 000 kilomètres, soit 45% de plus que l'ensemble des routes royales. Rapporté à la superficie, cela représentait 87 mètres par km2, alors que pour l'ensemble du pays la moyenne s'établissait seulement à 68. Notons toutefois que la proportion des routes départementales à l'état d'entretien était sensiblement plus faible dans la région: 53% au lieu de 61%. Mais si l'on ne tient compte que des voies départementales qui ne demandaient ni réparations, ni travaux de finition, leur densité dans la région (46 mètres par km2) demeurait légèrement supérieure à la moyenne nationale (41 m par km2)

DEPARTEMENTS	NOMBRE	LONGUEUR (en km)	A L'ETAT D'ENTRETIEN (en %)	DENSITES m/km2	
				Totale	A l'état d'entretien
ARIEGE	13	267,4	83,8	54	45
AVEYRON	13	459,5	32,3	53	17
HAUTE-GARONNE	30	766,5	19,6	120	23
GERS	17	522,7	80,6	82	66
LOT	19	610,9	49,6	116	57
HAUTES-PYRENEES	8	190,1	66,5	42	28
TARN	28	780,5	61,0	135	82
TARN-ET-GARONNE	17	377,5	66,6	101	67
TOTAL	145	3975	52,8	87	46
FRANCE	1381	36578	60,8	68	41

Source. Statistique Générale de la France. Territoire et Population. 1837.

Tableau n° 3. Les routes départementales dans la région Midi-Pyrénées en 1837.

La répartition des routes départementales à l'intérieur de l'espace régional comportait de fortes inégalités. Alors que les densités se situaient entre 42 et 70 mètres par km2 pour les routes royales, les écarts étaient beaucoup plus marqués pour la voirie départementale, les extrêmes se situant à 42 m par km2 dans les Hautes-Pyrénées et à 135 m par km2 dans le Tarn. Deux types de départements s'opposaient nettement. L'Ariège, l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées étaient les plus mal dotés, probablement à cause de la configuration de leurs territoires qui imposait des coûts de construction très supérieurs à ceux qui se pratiquaient en plaine ou dans les contrées moins soumises aux rigueurs des hivers. Par contre, les cinq autres départements possédaient des réseaux beaucoup plus denses de routes départementales, les variations de l'un à l'autre s'expliquant en grande partie par l'inégal développement des routes royales. Ainsi, dans le Lot, la forte densité de la voirie départementale (116 m/Km2) compensait la faiblesse des routes royales (274 km) tandis que dans le Gers on constatait l'inverse: un réseau départemental peu étoffé (89 m/km2) complétait un excellent équipement en routes royales composé de huit branches rayonnant autour du chef-lieu (418 km).

En 1837, il restait encore beaucoup à faire pour porter toutes ces routes départementales à l'état d'entretien. Mais il semble bien difficile de se hasarder à des comparaisons très précises en ce domaine car, plus encore qu'en 1824 pour les routes royales, les ingénieurs des Ponts et Chaussées semblent avoir apprécié selon des critères assez flous l'état de ces réseaux secondaires.

Dès la fin de la Monarchie de Juillet, qu'il s'agisse de la voirie royale ou de la voirie départementale, le réseau routier apparaît nettement fixé dans l'espace. A partir de cette époque, les problèmes d'entretien l'emportent sur les discussions relatives à la construction de routes nouvelles et au choix de leur tracé. A quelques détails près, les routes royales sont en place pour plus d'un siècle et leur entretien souffrira de plus en plus de la suprématie des transports ferroviaires. De la même façon, les budgets départementaux se heurteront à des difficultés grandissantes pour assurer tout à fois la maintenance et l'extension des réseaux qu'ils ont en charge, en particulier dans les contrées où commençait à sévir une importante dépopulation.

Les données établies par les Ponts et Chaussées en 1824 et en 1837 ne donnent nullement l'impression d'un quelconque retard dans l'équipement routier de Midi-Pyrénées. Globalement, la dotation de la région, tant en routes royales qu'en routes départementales, s'avère même supérieure à la moyenne nationale et les écarts constatés entre les différents départements traduisent davantage le poids des conditions naturelles qu'une quelconque

discrimination de la part des administrations responsables.

Mais l'approche statistique des réseaux routiers ne suffit pas et le cadre départemental qui la guide est bien imparfait pour une étude géographique. Il faut essayer d'aller au-delà , tenter d'apprécier l'équipement routier de cette région en le confrontant à l'espace concret dont cartes et documents d'archives permettent de retrouver les différentes caractéristiques. Cela revient à rechercher les choix qui, à partir du XVIII° siècle, ont guidé le tracé des différentes routes. Il faudra ensuite s'interroger pour savoir dans quelle mesure, au XIX° siècle, ce réseau, qui s'est peu à peu figé dans l'espace en se modernisant, répondait toujours aux besoins des activités agricoles, industrielles et commerciales. Dans quelle mesure aussi, au bout du compte, il fut un élément déterminant ou neutre pour le développement d'une véritable vie régionale et d'un réseau urbain structuré.

4. Les grands axes routiers.

Tel qu'il apparaît sur la carte de 1824, le réseau des routes royales diffère si peu de celui des grandes routes nationales actuelles qu'on aurait tendance à le considérer comme une donnée permanente de la géographie de Midi-Pyrénées. Ce serait oublier un peu vite qu'il ne date, pour l'essentiel, que du XVIII° siècle. Bien des itinéraires qu'il semble "presque naturel" d'emprunter aujourd'hui pour circuler entre deux villes ont été fixés lors de la construction des routes royales et portent encore la marque de leurs promoteurs. Ces derniers, s'ils ne pouvaient ignorer l'orientation des grands courants commerciaux, obéissaient aussi à des préoccupations politico-administratives qui l'ont souvent emporté sur les besoins immédiats des économies locales. En ce sens, on peut dire qu'au XVIII° siècle la construction des grandes routes a été beaucoup moins tributaire des orientations antérieures de la vie de relation que ne le sera la politique ferroviaire. Dans bien des cas, c'est la route qui a créé le trafic et non l'inverse. Un siècle plus tard, jamais une compagnie de chemins de fer n'aurait eu l'audace qu'ont manifestée certains Intendants car les études préliminaires de rentabilité financière les conduisaient logiquement à privilégier l'équipement d'itinéraires déjà bien fréquentés plutôt qu'à spéculer sur de nouveaux et hypothétiques courants commerciaux que pourrait susciter une voie ferrée empruntant un itinéraire entièrement nouveau. Avec la construction des grandes routes modernes, le XVIII° siècle offre incontestablement un magnifique exemple de géographie volontaire.

Familier à l'automobiliste de cette fin du XX° siècle, le réseau routier de Midi-Pyrénées, pratiquement en place dès la Monarchie de Juillet, s'est constitué par la superposition de plusieurs types de routes:

- la route des Deux-Mers, parallèle à la voie d'eau établie entre Atlantique et Méditerranée,
- les grandes routes royales méridiennes qui devaient permettre les liaisons les plus rapides entre Paris et les provinces,
- des routes royales d'intérêt régional, organisées en fonction des cadres administratifs de l'Ancien Régime, et qui, de ce fait, rayonnaient autour des chefs-lieux de Généralités: Auch, Montauban et Toulouse,
- des routes, souvent inachevées en 1824, conçues pour établir les connexions nécessaires entre les réseaux de chaque ancienne généralité, comme par exemple Montauban-Gaillac ou Carmaux-Rodez franchissant la limite administrative qui séparait Languedoc et Haute-Guienne.

Ces quatre types de routes ne correspondaient pas aux mêmes objectifs et, de ce fait, n'ont pas été mis en place simultanément. Sans qu'il soit possible de distinguer des coupures chronologiques strictes, on peut remarquer que leur construction s'est échelonnée dans le temps en suivant d'assez près le classement établi ci-dessus.

a) La route des Deux-Mers.

Depuis la conquête romaine, un axe de circulation a toujours existé entre la côte méditerranéenne et l'estuaire de la Gironde. Même si, à certaines époques, aucun trafic notable ne l'empruntait sur toute sa longueur (672), l'addition de trafics locaux suffisait à lui assurer une permanence utile dans le sud-ouest de la France.

Pendant longtemps, entre Toulouse et Agen, la circulation s'est effectuée par Auch et lectour et a négligé la vallée de la Garonne. Il en allait sans doute ainsi à l'époque romaine et dans le haut Moyen-Age, si l'on se réfère aux indications de la Table de Peutinger.

En 1632, sur la célèbre carte des itinéraires des voitures de poste, dressée par Melchior Tavernier (Bibliothèque Nationale), ce détour par les coteaux de Gascogne n'existait plus. A partir de Toulouse, les voitures de la Poste aux lettres suivaient la vallée de la Garonne, sur la rive droite du fleuve, et passaient par Grisolles, Castelsarrasin et Moissac.

Au XVIII° siècle, la Poste aux lettres empruntait toujours le grand itinéraire du Midi de la France qui conduisait de Pont-Saint-Esprit à Bordeaux. La route qui l'équipait avait bénéficié en priorité de la politique de grands travaux de voirie prônée par Colbert et

développée ensuite par le Contrôleur général Orry et D.Trudaine, directeur des Ponts et Chaussées à partir de 1743. Entre Toulouse et Sète, le canal du Languedoc n'avait pas tué la route de terre, pas plus qu'il n'avait nui à son aménagement précoce en grande route moderne.

En aval de Toulouse, de même quela Garonne n'offrait pas à la navigation d'aussi grandes possibilités que le canal de Riquet, sa vallée, sous la menace constante des inondations, ne facilitait pas l'établissement d'une route moderne. Pendant longtemps, le franchissement des grands affluents de rive droite s'effectua au moyen de bacs. A Moissac, par exemple, jusqu'à la construction du pont actuel sur le Tarn, en 1825, aucun ouvrage n'avait résisté bien longtemps aux crues. C'est sans doute une des raisons qui conduisit l'administration de la Poste aux lettres à détourner les courriers de Bordeaux par Montauban où, depuis 1316, un pont de briques permettait — et permet toujours — de franchir le Tarn en toute sécurité. Mais cette modification n'a été possible qu'après 1745, lorsque fut construite la route Grisolles-Montauban. A partir de ce moment-là, le vieux chemin de Toulouse à Montauban,qui suivait les coteaux de rive droite et desservait Fronton,a été peu à peu abandonné, bien que plus court de deux kilomètres. Jusqu'à Grisolles le trafic pour Montauban passa presque entièrement par la grande route de Toulouse à Bordeaux avant de franchir l'interfluve entre Tarn et Garonne par la nouvelle voie. Le transfert du relais de poste de Fronton à Grisolles consacra ce changement (**674**).

Au XVIII° siècle, les routes de Pont-Saint-Esprit à Bordeaux et de Toulouse à Paris se trouvèrent ainsi confondues entre Toulouse et Montauban. Auparavant, seule Toulouse contrôlait ces deux grands axes qui se séparaient à peine franchies les limites de la ville, l'un gagnant Montauban par Fronton, l'autre Bordeaux, par Grisolles. Après 1745, Toulouse dut partager ce "privilège" avec Montauban. Certes la construction de la section Grisolles-Montauban n'impliquait pas l'abandon de la route directe de Toulouse à Bordeaux: 37 kilomètres seulement séparaient Grisolles de Moissac si l'on prenait le chemin le plus court par Castelsarrasin, alors que le trajet par Montauban était plus long de 16 kilomètres. Mais entre la sécurité qu'offrait un pont sur le Tarn et les avantages d'un parcours moins long — mais guère plus rapide à cause du bac de Moissac — l'administration avait tranché et les courriers de Bordeaux et de Paris ne se séparaient qu'à Montauban. Par la suite, malgré diverses sollicitations, la direction générale de la Poste aux chevaux se refusa très longtemps à créer un relais sur la section Toulouse-Moissac afin d'éviter que le courrier de Bordeaux ne reprenne son premier itinéraire. Pendant de longues décennies, Montauban put ainsi jouir des mêmes avantages que Toulouse; il ne lui

manquait que le canal du Midi, dont le prolongement était ardemment souhaité par ses représentants.

Pour la première fois s'est ainsi posé un problème souvent débattu par la suite et toujours d'actualité. Entre Toulouse et Bordeaux, fallait-il aménager le chemin le plus direct par la vallée de la Garonne ou desservir Montauban au prix de quelques kilomètres supplémentaires? Selon les époques, c'est l'une ou l'autre des deux solutions qui l'a emporté.

Le canal latéral ne s'est pas écarté de la vallée de la Garonne, malgré les voeux des édiles de Montauban qui n'ont obtenu qu'un embranchement pour leur ville. Quelques années après, au contraire, le tracé de la voie ferrée Bordeaux-Sète a été infléchi vers le nord, et aujourd'hui encore, c'est à Montauban que se séparent les lignes de Bordeaux et de Paris. Un siècle plus tard, en 1980, c'est une solution intermédiaire qui a prévalu lors de la construction de l'autoroute des Deux-Mers. A la différence de la R.N. 113 qui se sépare de la R.N.20 à Grisolles, 22 kilomètres avant Montauban, l'autoroute se rapproche davantage de cette ville mais ne l'atteint pas: après le péage de sortie, l'automobiliste venant de Toulouse doit encore parcourir 11 kilomètres en empruntant la R.N. 20, aménagée en voie rapide sur cette section.

Au XVIII° siècle, et dans la première moitié du XIX° siècle, le souci constant de maintenir en parfait état la route des Deux-Mers, tout comme la construction du canal du Midi et la multiplicité des revendications et des projets pour obtenir son prolongement vers la moyenne-Garonne, témoignent de l'intérêt que présentait cet axe de circulation entre la Méditerranée et l'Atlantique pour la vie de relation dans le sud-ouest de la France. Or, en même temps qu'elle contribuait à son aménagement, la monarchie centralisatrice d'Ancien Régime remettait en cause, sinon son attraction, tout au moins sa suprématie, en créant des routes méridiennes qui convergeaient vers la capitale, plus conformes à sa conception de l'organisation de l'espace français.

b) Les grands axes méridiens.

Trois grandes routes méridiennes intéressent le sud-ouest français. A quelques variantes près, il s'agit des routes nationales actuelles qui, de Paris, permettent d'atteindre la frontière espagnole, par Bordeaux (R.N.10), Limoges et Toulouse (R.N.20.), Millau et Lodève (R.N.9).

En 1632, les voitures de la Poste aux lettres empruntaient déjà le tracé de deux d'entre elles, entre Saint-Jean de Luz et Paris, par Bordeaux, entre Toulouse et Paris, par Montauban et Cahors. Mais c'est au XVIII°

siècle seulement que de véritables routes réunirent les relais et les villes qui jalonnaient ces itinéraires. Au même moment, commençaient les travaux pour l'établissement d'une nouvelle liaison directe pour le roulage et les services de la Poste aux lettres, entre l'Auvergne et le Bas-Languedoc.

Deux de ces routes vers l'Espagne, celle de Bordeaux et celle de l'Auvergne n'intéressent pas directement le territoire de la région Midi-Pyrénées. La première lui reste extérieure en permanence; la seconde ne traverse que la partie orientale de l'Aveyron. Mais, en facilitant les relations directes avec le grand port girondin ou avec les villes bas-languedociennes, elles ont parfois contrarié l'influence de Toulouse dans les pays de l'Adour et sur les causses du Larzac ou de Séverac.

- de Paris à l'Espagne par Bordeaux.

La grande route de la Poste de Bordeaux à Bayonne par Labouheyre, dite route des Grandes Landes (actuelle R.N.10), fut supplantée par celle des Petites Landes qui, par Langon, Bazas, Roquefort, Mont-de-Marsan et Dax, présentait l'avantage de desservir une zone moins ingrate et moins déserte. Le décret de 1811 l'intégra d'ailleurs dans la catégorie des grandes routes impériales de première classe et le service de la Poste aux lettres y fut aussitôt transféré (**530**). Une partie des Hautes-Pyrénées et tout le bas-Armagnac profitèrent bien sûr de cette promotion, d'autant plus qu'au XVIII° siècle, la politique routière menée par d'Etigny avait multiplié les liaisons entre la Gascogne et la voie des Petites Landes. C'était le cas de Pau, depuis l'ouverture, en 1750, d'une route vers Aire-sur-Adour qui facilitait les relations avec les pays girondins. Mais c'était aussi le cas de Tarbes, qui n'échappait plus à l'attraction de Bordeaux, depuis qu'avait été achevée la route directe de Tarbes à Aire-sur-Adour, par la vallée de l'Adour (**326**). Les échanges purent se développer entre les deux villes et, au XVIII° siècle, la prospérité du grand port atlantique était suffisante pour contrebalancer,en Bigorre,l'influence de Toulouse, pourtant plus proche d'une cinquantaine de kilomètres. Quant à l'Armagnac, le problème de la concurrence Toulouse-Bordeaux, ne se posait même pas et l'orientation de la production agricole indique clairement les liens plus exclusifs qui unissaient ce petit pays et le négoce bordelais (**332**).

-de Paris à l'Espagne par l'Auvergne et le Bas-Languedoc.

A l'autre extrémité de la région Midi-Pyrénées, la route de Paris à l'Espagne par l'Auvergne (actuelle R.N.9)

a eu un effet semblable en facilitant la pénétration de l'influence des villes bas-languedociennes vers le causse du Larzac et le pays de Millau.

De Moulins, où elle se séparait de la grande voie de Paris à Lyon par le Bourbonnais (R.N.7), cette route passait par Clermont-Ferrand et Saint-Flour, puis, par Millau devait atteindre la frontière espagnole en traversant le Bas-Languedoc et le Roussillon.

Entre Marvejols et Millau, n'existait encore qu'une simple piste au moment de la Révolution française (**530**). En 1824, la carte des Ponts et Chaussées n'indiquait toujours pas de voie ouverte au roulage entre Millau et Séverac: cette liaison routière ne devait être achevée qu'une dizaine d'années plus tard.

Au contraire, dès 1783, l'état de la route qui menait de Millau à Lodève avait permis l'organisation d'un service public de messageries entre Montpellier et Millau. En désenclavant ainsi le causse du Larzac, cette section de la future R.N.9 favorisait l'intensification des échanges entre les villes actives du Bas-Languedoc et toute la partie méridionale de l'Aveyron sur laquelle ni Montauban, trop lointaine malgré l'achèvement de la grande route vers Rodez, Millau et le Vigan (Cf. p.183), ni Toulouse,mal reliée par la route à ces contrées jusqu'à la Monarchie de Juillet, ne pouvaient exercer une grande influence.

A l'est comme à l'ouest, en facilitant l'attraction de Bordeaux ou des villes du Bas-Languedoc sur certains pays qui composent aujourd'hui la région Midi-Pyrénées, les grandes routes royales de Paris à l'Espagne semblent y avoir contrarié — ce qui resterait à prouver— ou tout au moins limité les possibilités d'extension de l'influence des deux grandes cités de l'est aquitain à la fin du XVIII° siècle, Toulouse et Montauban.

- de Paris à l'Espagne par Toulouse.

Au sud de Toulouse, l'actuelle R.N.20 n'a été incorporée au réseau des grandes routes royales que dans la mesure où elle permettait d'atteindre la frontière espagnole, ce qui constituait un argument décisif en 1811 lorsque fut revu le classement du réseau routier français.

Achevée en 1757 jusqu'à Foix, elle s'inscrivait alors dans le programme routier des Etats du Languedoc (**203**) et sa construction répondait surtout à des besoins régionaux. Entre Foix et Toulouse, le service de la Poste aux lettres fut longtemps assuré par de simples porteurs ou par des messagers qui, une ou deux fois par semaine, transportaient les lettres dans leurs voitures en même temps que les voyageurs. Un véritable courrier ne fut organisé qu'en 1793 entre Toulouse et Pamiers, trois jours par semaine (**566**).

Il en allait tout autrement sur le grand axe de Paris à Toulouse qui figurait déjà sur la carte des routes de la Poste en 1632 et sur lequel le pouvoir central exerça de tout temps un contrôle beaucoup plus étroit.

Entre Toulouse et Brive, la circulation terrestre devait franchir tous les grands affluents de la Garonne issus du Massif central.

Sur le Tarn et le Lot, à Montauban et à Cahors, existaient deux anciens ponts qui permettaient un passage rapide et sûr. Mais si celui de Montauban n'a jamais failli, celui de Cahors, improprement appelé "pont romain", fut endommagé en 1770. Jusqu'à l'établissement d'un pont provisoire en 1784, le trafic dut être détourné par le célèbre pont Valentré, à l'ouest de la ville, qu'empruntaient ordinairement les rouliers se dirigeant vers Villeneuve-sur-Lot en suivant la vallée du fleuve. L'actuel pont Saint-Georges, sur la R.N.20, ne fut achevé qu'en 1834. Quelques années auparavant, le bac de Souillac avait également été remplacé par un pont sur la Dordogne à la mesure du trafic qui transitait par cette ville. La continuité de la route de Toulouse à Paris se trouvait ainsi établie dans la région Midi-Pyrénées, le pont d'Albias, sur l'Aveyron, ayant été construit avant même la Révolution dans le cadre des grands travaux routiers entrepris dans la généralité de Montauban sous la conduite de l'Intendant Lescalopier.

A Montauban, Cahors et Souillac, l'existence d'un pont ou la possibilité d'organiser un service de bacs, avaient valu à ces trois cités une longue fidélité des gens de la route. Entre elles, au contraire, des différences notables apparaissent entre les anciens itinéraires et le tracé de la route royale tel qu'il fut définitivement établi lors de sa construction, au XVIII° siècle.

Entre Toulouse et Montauban, a déjà été signalé (cf. p.169) l'abandon de la route des coteaux, par Fronton, au profit de la route de la plaine par Grisolles. Plus au nord, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, à la recherche des profils les moins accidentés, apportèrent également de très importantes modifications aux anciens chemins qu'utilisaient les voitures de la Poste aux lettres.

De Montauban à Cahors, l'ancienne route de poste passait par le pays des serres et desservait Molières et Castelnau-Montratier. Son tracé fut entièrement abandonné. La nouvelle route passe nettement plus à l'est: tracée au cordeau jusqu'à Caussade, petite cité active qui se trouva intégrée ainsi à ce grand axe méridien, elle traverse ensuite le causse en étrangère sur près de 40 kilomètres et néglige même Montpezat-de-Quercy. En 1767, le transfert dans le petit hameau de La Magdeleine du relais de poste établi depuis plus

d'un siècle dans le gros bourg de Castelnau-Montratier consacra l'abandon de la route des serres, dont les deux extrémités, de Castelnau à Cahors d'une part, de Montauban à Molières d'autre part, furent,par la suite, rattachés à la voirie départementale du Lot et du Tarn-et-Garonne. Sa continuité n'a été rétablie qu'après 1850, lorsque les deux conseils généraux en eurent saisi tout l'intérêt pour stimuler la vie locale qui s'étiolait dangereusement (**572**).

Cet exemple souligne bien à quel point certaines routes royales construites au XVIII° siècle s'écartèrent dans le détail d'anciens itinéraires régulièrement fréquentés par le roulage et les voitures de la Poste aux lettres. Si l'on veut bien considérer les conditions de la circulation à l'époque et le piteux entretien de la voirie départementale jusqu'aux dernières années de la Monarchie de Juillet au moins, il ne fait aucun doute que bien des petits centres qui jalonnaient les vieux chemins, abritant souvent les relais de la Poste aux chevaux, ont dû gravement souffrir de leur abandon. Les dix ou vingt kilomètres qui les séparaient parfois de la nouvelle route créaient un isolement difficile à imaginer aujourd'hui. Entre Toulouse et Cahors, ce fut le cas de Fronton, Molières et Castelnau-Montratier, gros bourgs ou véritables petites villes bien assoupis dans la première moitié du XIX° siècle.

A Fronton, le commerce des vins pâtit rapidement du mauvais état de l'ancienne route de poste qui menait à Toulouse, où se vendait pratiquement toute la récolte. Dès 1769, la communauté de Vacquiers réclamait sans succès son amélioration *"pour le transport des grains et des vins qui sont les seules denrées de ce pays"*.(**257**)

En 1780, dans son journal de voyage en Haute-Guienne, (**348**), de Richeprey notait qu'à Molières, qui comptait alors 3 000 habitants, *"le commerce est tombé en décadence depuis le changement de la grand route de Montauban à Paris"* (p.253).

R.Latouche a signalé également les tentatives infructueuses des habitants de Montpezat de Quercy pour obtenir un embranchement de quelques kilomètres qui leur aurait permis d'atteindre la grande route moderne.

> *" Pour maintenir la situation commerciale de la ville qu'il administre, le maire de Montpezat demande en 1779 à l'intendance de la généralité l'autorisation de construire un embranchement jusqu'à la grande route de Cahors."*
>
> R.Latouche. (**351**) p.310.

Et il constatait le rôle déterminant de cet axe de circulation pour la vie économique du Quercy dans son ensemble:

> *" Les dernières années du XVIII° siècle marquent une orientation décisive, quoique prévue, dans la vie économique et sociale du Bas-Quercy. C'est désormais par la grande route de Paris à Toulouse que la vie économique circulera...Lespetites villes du Quercy cesseront peu à peu d'avoir une vie propre, et leur activité ralentie ne se soutiendra que dans la mesure où elles participeront à la circulation de la grande artère."*
> R.Latouche. id. p.311.

Au sein du semis urbain hérité des siècles précédents, une véritable sélection s'est ainsi opérée au moment de la construction des grandes routes modernes.Beaucoup plus tributaires des conditions du relief que les anciens chemins, ces routes ont desservi, en priorité, des centres urbains déjà étoffés que le pouvoir central se devait d'incorporer dans un gramd réseau routier d'envergure nationale. La route moderne leur apportait un atout supplémentaire pour maintenir leur rang dans la hiérarchie urbaine régionale. Ailleurs, les impératifs techniques l'ont presque toujours emporté, souvent au mépris des intérêts de la vie locale, condamnant au déclin ou à la stagnation quelques gros bourgs ou des villes plus petites.Au marasme qui frappait Fronton et Molières, s'opposa ainsi de plus en plus, dans la première moitié du XIX° siècle, l'animation de Caussade où Richeprey voyait déjà *"l'entrepôt du commerce des environs"* (p.148).

5. Les réseaux routiers dans les anciennes généralités d'Auch et de Montauban.

La généralité d'Auch a été formée en 1716 par la réunion de territoires précédemment rattachés aux Intendances de Montauban et de Bordeaux. Il s'agissait avant tout de faciliter l'administration de nombreux petits pays de l'Aquitaine centrale et sud-occidentale jusque là trop éloignés de ces deux villes. Les pouvoirs de l'Intendant de la nouvelle généralité s'étendaient également sur la Navarre et le Béarn;

> *"Comme nous avons été informé que la ville de Bayonne, le pays de Labourd, le pays de Soule, l'élection des Landes et la Bigorre dépendant de la généralité de Bordeaux et que les quatre Vallées, le Nébouzan, les élections d'Astarac, de Comminges, de Rivière-Verdun et de Lomagne*

dépendant de la généralité de Montauban sont la plupart dans une distance trop éloignée des villes de Bordeaux et de Montauban, ce qui cause de grands retardements et des frais considérables pour les voitures et transports de nos deniers et beaucoup de difficultés dans l'expédition de nos affaires, nous avons résolu pour remédier à ces inconvénients d'établir une généralité et un bureau des finances dans notre ville d'Auch."

Edit royal de 1716.

Les conséquences géographiques de cette réorganisation administrative dépassèrent largement ce que l'on pourrait imaginer en ne considérant que le caractère somme toute éphémère — 75 ans— des circonscriptions ainsi délimitées. Auch, chef-lieu de généralité, a bénéficié d'une indéniable promotion au sein du semis urbain régional, alors que Montauban se retrouvait très excentrée par rapport aux territoires du Quercy et du Rouergue qui lui restaient rattachés. Tout cela n'aurait pu constituer qu'un épisode parmi d'autres dans l'histoire des deux cités si les généralités n'avaient servi de cadre à la création d'un réseau routier moderne. Ce réseau routier devait avant tout faciliter le contrôle et l'administration des différentes contrées de chaque généralité par les représentants du pouvoir central. Tout comme le réseau des grandes routes royales avait été conçu pour assurer les relations les plus directes et les plus sûres entre la capitale et les différentes provinces, à l'intérieur de chaque généralité le réseau routier devait logiquement converger vers le chef-lieu où la monarchie avait choisi d'installer son représentant direct, l'Intendant.

Au cours du XVIII° siècle, sous le contrôle étroit des Intendants, se dessinèrent ainsi autour d'Auch et de Montauban deux étoiles routières dont les effets se feront sentir bien longtemps après que ces deux villes auront perdu les fonctions administratives qui leur valurent ce véritable privilège. C'est que, tout comme les grandes routes royales menant vers Paris, ces routes royales d'intérêt régional étaient des routes construites que la monarchie censitaire se contentera d'achever ou de réparer au XIX° siècle sans remettre en cause les tracés adoptés sous l'Ancien Régime. La nécessité de leur apporter de substantielles modifications n'apparaîtra que bien plus tard avec l'intensification de la circulation automobile. Il faudra alors envisager certaines déviations pour éviter la traversée des villes, ou rectifier des courbes trop dangereuses pour la vitesse des véhicules contemporains.

Tant à Auch qu'à Montauban, un Intendant a, plus que les autres, profondément marqué de son sceau la politique routière. A Auch ce fut d'Etigny qui, de 1751 à 1767, déploya une grande activité pour doter la Gascogne d'un réseau moderne de circulation.

> *" Ayant une nette conscience du retard et des besoins des pays qu'il administre, il ne se borne pas à expédier les affaires courantes, mais cherche à transformer la vie économique du pays et dresse, dans ce but, de grands projets qu'il s'efforce de réaliser rapidement.*
>
> *L'activité prodigieuse que déploie d'Etigny pour arriver à ses fins et faire face aux multiples obligations de sa charge constitue peut-être le trait essentiel de sa personnalité. Ce zèle à la fois vibrant et obstiné force la sympathie et est sans doute à l'origine de la plupart des succès de son administration."*
>
> M.Bordes. (**326**) p.49.

Presque à la même époque, Lescalopier mettait en oeuvre et contrôlait la réalisation du réseau routier dans la généralité de Montauban, où il résida de 1740 à 1756. Dès son arrivée, fut lancée une grande enquête qui aboutit à l'établissement d'un plan général pour les routes de sa circonscription.,

> *"Je m'attachai d'abord à connaître la situation des lieux, la nature du commerce, les débouchés qu'avaient ou que demandaient les denrées. Pendant trois ans, je fis deux tournées chaque année pou connaître moi-même la situation des lieux et me trouver en état de dresser un plan général des routes dont cette généralité avait besoin soit pour son utilité particulière, soit pour procurer aux provinces voisines tous les débouchés auxquels s'opposait le manque de chemins."*
>
> Lettre au Contrôleur Général Machaut. 1746. Citée par H.Enjalbert (**673**) p.366.

Chaque Intendant était assisté dans sa tâche par un ingénieur des Ponts et Chaussées, lui même entouré d'une équipe de techniciens — sous-ingénieurs, sous-inspecteurs —, sans doute limitée, mais efficace. Pour l'exécution des travaux la corvée royale permettait de mobiliser la main d'oeuvre nécessaire parmi les populations résidant à moins de trois lieues de la future route. Mais il y

avait là une source permanente de difficultés et les autorités en vinrent souvent à utiliser la manière forte — amendes, emprisonnements... — pour venir à bout de l'hostilité de certaines communautés. En 1756, le Parlement de Toulouse s'éleva même contre de telles pratiques dans une Remontrance au Roi:

> *"Le mal est à son comble. Les corvées ont ravagé la généralité de Montauban; elles causent le même désordre dans la généralité d'Auch...*
>
> *De grosses contributions exigées en forme d'amendes et déposées chez les receveurs comme un impôt réglé, des emprisonnements continuels de journaliers et de laboureurs, des brigades de maréchaussée répandues dans les chaumières des paysans comme des hussards en pays ennemi, tel est en abrégé le détail des vexations qu'on exerce sur tous les pays du Parlement de Toulouse autre que le Languedoc."*
>
> Archives départementales de la Haute-Garonne. B.1619.

Il ne saurait être question d'analyser ici, dans le détail, les tracés de toutes les routes construites depuis le XVIII° siècle en Midi-Pyrénées dans les anciennes généralités d'Auch et de Montauban. On retiendra seulement quelques grands itinéraires essentiels pour les liaisons d'intérêt régional, ou qui apparaissent tels par le trafic qui ne tarda pas à s'y concentrer parce que leur tracé répondait aux besoins des échanges, ou, tout simplement, parce que dotés de routes mieux construites et mieux entretenues, ils éclipsèrent d'autres chemins plus directs mais plus tardivement améliorés.

a) *<u>La Gascogne</u>*.

Avant l'arrivée de l'Intendant d'Etigny à la tête de la généralité d'Auch, en 1751, le coeur de la Gascogne était bien mal desservi par les grandes routes. Au contraire, à la périphérie du futur département du Gers se dessinait déjà une sorte d'anneau routier bien fréquenté et très attractif: au nord, la grande route de Poste de Toulouse à Bordeaux, qui suivait la vallée de la Garonne; à l'est, la route des Petites Landes qui menait de Bordeaux à Bayonne par Bazas et Mont-de-Marsan, et d'où se détachait celle qui allait vers Pau par Aire-sur-Adour; au sud, la route du piémont pyrénéen de Bayonne à Montréjeau, par Tarbes, qui se continuait à l'est, vers Toulouse, parallèle à la vallée supérieure de la

Garonne. Certes, bien des lacunes subsistaient dans cette "rocade" routière, surtout au sud et à l'est, mais un trafic important y existait déjà et avait justifié quelques améliorations précoces. Des améliorations souvent empiriques, réalisées en fonction des besoins les plus criants par les Intendants qui précédèrent d'Etigny, par les assemblées locales en pays d'Etats (Navarre et Béarn), ou tout simplement par les communautés riveraines. C'est davantage l'absence de plan d'ensemble que la modestie des travaux qui justifia le jugement sévère de d'Etigny sur *"l'oeuvre accomplie depuis vingt ans* (qui)*n'a, en fait, abouti à rien."* (Lettre à Trudaine. 1753. Citée par M.Bordes)

Le grand Intendant de Gascogne s'attacha à réunir les multiples sections de routes déjà améliorées dans un plan cohérent. Il engagea les travaux nécessaires pour achever la grande ceinture routière déjà bien esquissée, mais il s'efforça aussi de lancer à partir du chef-lieu de sa généralité un maximum de routes vers les points forts de cette ceinture: Toulouse, Agen, Pau, Tarbes et Montauban.

L'étoile routière ainsi tissée autour d'Auch pendant la seconde moitié du XVIII° siècle fut avant tout l'expression d'une volonté politique qui prolongea très logiquement le choix de cette ville comme chef-lieu de la nouvelle généralité. Sans cela, il y a fort à parier, que les grands courants de circulation continuant à passer à la périphérie, l'isolement qui menaçait la Gascogne gersoise n'aurait pas été brisé. Il est d'ailleurs intéressant de constater combien ce désenclavement fut éphémère. Un siècle plus tard, lors de l'établissement des chemins de fer, les lignes du pourtour furent jugées prioritaires. Une fois disparues les motivations politico-administratives, les forces économiques locales parurent trop modestes pour faire d'Auch un grand noeud ferroviaire. Calquée sur l'étoile routière léguée par l'Ancien Régime, l'étoile ferroviaire qui se forma autour de la préfecture du Gers ne comporta que des voies ferrées peu actives et nombre d'entre elles ne furent même pas achevées ou restèrent à l'état de projet (ci-après. 3°partie).

Lorsque d'Etigny projeta de relier Auch à Toulouse par une grande route bien construite et dotée de ponts solides, à Gimont en particulier, il ne put en imposer la réalisation complète car son autorité s'arrêtait aux limites de la généralité, vers Lèguevin, à une quinzaine de kilomètres des portes de Toulouse. En Gascogne, les travaux furent promptement menés entre 1754 et 1759, mais en Languedoc la décision de financer le tronçon Lèguevin-Toulouse n'intervint qu'en 1763, ce qui retarda d'autant l'ouverture complète de la route (1768). G.Frêche attribue ce décalage chronologique au *"désintérêt*

relatif des élites de la grande ville", du fait de la "*quasi-inexistence de la propriété foncière toulousaine en Armagnac, Lomagne, et Rivière-Verdun, comme l'attestent les compoix.*" (**203**). Gageons également que cette route directe vers Auch — et, au-delà, vers Bayonne— présentait aussi beaucoup moins d'intérêt pour le négoce toulousain que celle du piémont pyrénéen sur laquelle s'embranchaient tous les chemins qui desservaient les vallées pyrénéennes. Pour l'aménagement de cet itinéraire, la coordination des travaux fut d'ailleurs beaucoup plus rapide entre la généralité d'Auch et le Languedoc: la section languedocienne de Toulouse à Saint-Martory semble avoir été achevée dès 1760 et la route était utilisable de bout en bout par le roulage pratiquement au même moment.

Comme pour le projet Toulouse-Auch, l'établissement d'une liaison Auch-Montauban, par Mauvezin, Beaumont, Bourret et Montech, subit de multiples contretemps. En 1758, les travaux étaient bien avancés jusqu'à la limite de la généralité de Gascogne, à Bourret sur la Garonne. La partie languedocienne de cet itinéraire ne fut achevée que beaucoup plus tard et, pendant de longues années, les lettres de Paris à Auch continuèrent de transiter par Toulouse malgré les multiples réclamations de l'Intendance d'Auch qui souhaitait un acheminement plus direct par la route de Montauban à Auch. Ce voeu ne sera exaucé qu'en 1784 par l'administration de la Poste aux lettres.

Toujours dans le même ordre d'idées, retenons enfin dans l'état des routes de l'Intendance d'Auch, dressé en 1787 (**668**), l'importance des sections à refaire entre Agen et Auch, sur la route d'Auch à Bordeaux, pourtant classée dans la première classe des routes royales. N'est-ce pas encore un signe d'abandon pour un itinéraire précocement aménagé à des fins politico-administratives à l'époque d'Etigny? Il est vrai que là encore l'effort n'avait pas été mené à son terme. En empruntant cette route, il fallait franchir la Garonne avant de retrouver sur la rive droite du fleuve le grand chemin de Toulouse à Bordeaux; or, depuis le XI° siècle, aucun pont n'avait résisté bien longtemps à cet endroit (**345**) et c'est en 1825 seulement qu'un ouvrage en pierre assurera une liaison sûre et durable entre les deux rives.

A l'ouest et au sud, la politique routière menée par d'Etigny pouvait se développer sans entrave jusqu'à la frontière espagnole et à l'Océan. Dans ces directions, elle ne rencontrait pas l'obstacle d'un grand fleuve difficile à traverser et, surtout, ne se heurtait pas

à l'inertie ou à l'opposition des administrations des provinces voisines, peu soucieuses d'adhérer aux plans de l'Intendant de Gascogne dont la logique ne se concevait que dans le cadre d'une généralité à laquelle il s'efforçait de donner quelque cohérence autour d'un chef-lieu bien peu actif. L'étoile routière d'Auch fut ainsi complétée par l'aménagement de chemins vers la vallée d'Aure par Masseube, vers Luz et Barèges, par Tarbes, vers Mont-de-Marsan, par Nogaro.

Malgré les difficultés suscitées par la corvée, l'oeuvre routière menée par d'Etigny, et poursuivie par ses successeurs jusqu'à la Révolution française, lui valut la reconnaissance des Gascons (**326**). M.Bordes pense même que *"son oeuvre routière, à elle seule, suffirait à faire de lui un grand administrateur."*

> *" L'élan donné aux constructions routières s'est maintenu pendant la crise de la fin de l'Ancien Régime. On appréciait les routes; on commençait à sentir les bienfaits de l'atténuation de l'isolement traditionnel; les denrées circulaient sur de plus grandes distances; la noblesse et une partie de la bourgeoisie appréciaient les charmes des voyages et des séjours touristiques. L'ancienne vie du village, du pays, de la province, commençait à être atteinte par un mouvement d'échanges, de relations, qui allait s'amplifier au cours des XIX° et XX° siècles et constituer un des traits caractériqtiques de la période contemporaine."*
>
> M.Bordes. (**326**) p.37.

En tirant les pays situés autour d'Auch de l'isolement qui les menaçait, d'Etigny réussit même à y détourner certains trafics qui, sans, cela, auraient sans doute continué d'emprunter d'autres voies. C'est ainsi qu'en 1792, quand fut créé un service de diligences entre Toulouse et Bayonne, on choisit de le faire passer par Auch et Tarbes et non par Saint-Gaudens et la route du piémont. L'année suivante, il en fut de même lors de l'établissement d'un grand courrier de la Poste aux lettres: la malle-poste quittait Toulouse pour Auch et Bayonne deux fois par semaine, le jeudi et le dimanche, et revenait le mercredi et le samedi. Plus court d'une dizaine de kilomètres, le trajet par Auch était beaucoup plus accidenté à travers le dédale des collines gersoises et s'effectuait dans un pays presque exclusivement agricole, très peu urbanisé. Il en allait différemment de la route du piémont, jalonnée de gros bourgs comme

Saint-Gaudens et Montréjeau, où se nouaient les contacts commerciaux entre la plaine et la montagne toute proche. Certes, en 1787 encore, entre Tournay et Tarbes, la côte de l'Hez était dite en "terrain naturel" et l'on connaît bien les difficultés de circulation dans ce secteur lors des hivers un peu rigoureux. Mais, à elles seules, les difficultés d'accès au plateau de Lannemezan ne sauraient expliquer la préférence qui fut accordée à l'itinéraire gascon. Selon toute vraisemblance la politique volontariste menée par d'Etigny avait fini par porter ses fruits. Et la situation ainsi créée, contre la seule logique des réalités économiques, se perpétua jusqu'à la construction de la voie ferrée Toulouse-Bayonne, qui rendit sa prééminence au vieux chemin du piémont. Mais en 1851 encore, la malle-poste qui effectuait une liaison quotidienne Toulouse-Bayonne en une vingtaine d'heures passait toujours par Auch, tout comme les diligences des Messageries du Midi (**568**). A la même époque, la route qui suivait la vallée de la Garonne en amont de Toulouse était simplement empruntée par les diligences reliant Toulouse à Saint-Gaudens, Montréjeau, Aspet et Bagnères-de-Luchon.

L'utilisation systématique de la route de Gascogne pour le transport des lettres et des voyageurs entre Toulouse et les pays de l'Adour conduisait donc à créer une véritable discontinuité dans le trafic de la route du piémont, à hauteur de Lannemezan. Le contraste est d'ailleurs saisissant entre l'intensification des échanges Toulouse-Saint-Gaudens ou Toulouse-Luchon que révèle la multiplication des services de diligences entre 1788 et 1850 (**569**) et la rareté de telles relations sur la section Montréjeau-Tarbes. Tout se passait donc comme si l'oeuvre routière accomplie en Gascogne dans la deuxième moitié du XVIII° siècle, en détournant une partie du trafic Toulouse-Tarbes par Auch, avait réduit l'influence de Toulouse dans la partie centrale des Pyrénées. Même en vallée d'Aure, cette influence se trouvait contrariée par la route directe établie entre Auch et Arreau. Entièrement achevée en 1787 (**668**), cette route traversait Castelnau-Magnoac et passait à trois kilomètres de Lannemezan, comme la route actuelle; elle fut équipée en relais de la Poste aux chevaux en 1836-1837 (**680**).

La division départementale sanctionna ce phénomène et contribua sans doute à le perpétuer si l'on en juge par l'organisation de la Poste aux lettres dans les Hautes-Pyrénées, en 1846. Arrivaient à Tarbes, par la route d'Auch, les dépêches de Toulouse et de Paris. Ces dernières avaient transité par l'itinéraire le plus court (745 km) qui passait par Limoges, Périgueux et Agen. De Bayonne et Pau, la malle-poste apportait les lettres en provenance de Bordeaux. A l'intérieur même du département, le courrier était collecté et distribué

par 19 services, 4 en voiture, 7 à cheval, 8 à pied. A l'ouest, tous les services convergeaient vers Tarbes. Par contre, à l'est, la domination du chef-lieu était beaucoup moins nette et se heurtait à l'influence de Toulouse. De Tarbes à Saint-Gaudens, la liaison de la Poste aux lettres était assurée par une voiture, mais la vallée d'Aure était rattachée tout à la fois à Tarbes, par Lannemezan, ce qui semblait dans la logique du découpage administratif, et à Toulouse, par Saint-Gaudens, ce qui paraît révélateur. D'ailleurs, l'attraction de Toulouse était vraisemblablement prépondérante car le service postal d'Arreau à Lannemezan était confié à un facteur à cheval alors qu'une voiture assurait le transport des dépêches vers Saint-Gaudens. On retrouve ainsi, au milieu du XIX° siècle, une situation tout à fait comparable à celle qui existait à la fin de l'Ancien Régime puisqu'à ce moment-là un service de voitures publiques reliait déjà Toulouse à Arreau par Saint-Gaudens, deux fois par semaine (**569**), et les dépêches étaient acheminées en vallée d'Aure par un messager venant de Toulouse (**566**)

Jusqu'à l'établissement des voies ferrées, l'équipement routier dont les Intendants avaient doté la Gascogne contribua donc à imprimer sa marque à la vie de relation. Pendant plusieurs décennies les liaisons entre Toulouse et les pays de l'Adour s'établirent ainsi par Auch ; la route traditionnelle par Saint-Gaudens et le plateau de Lannemezan, celle qu'empruntaient au XV° siècle les marchandises qui s'échangeaient entre l'Aragon ou Bayonne et Toulouse (**285**), ne joua plus qu'un rôle plus strictement régional, favorisant cependant le renforcement de l'influence toulousaine dans les Pyrénées centrales jusqu'en vallée d'Aure.

b) la Haute-Guienne.

Au milieu du XVIII° siècle, la grande route royale de Paris à Toulouse par Cahors, pratiquement achevée dès 1743, avait bien amélioré les liaisons entre le Haut-Quercy et le chef-lieu de la généralité, Montauban. Il en allait tout autrement pour les relations avec le Rouergue qui relevait de l'autorité du même Intendant. La construction d'une route moderne vers Rodez et Millau constitua la tâche prioritaire de Lescalopier dès sa nomination à la tête de la généralité de Haute-Guienne, en 1740.

Il s'agissait bien sûr de concrétiser le rattachement administratif du Rouergue à Montauban, mais cette voie présentait aussi un intérêt militaire évident.

Contournant le Languedoc par le nord, elle pouvait être utilisée, au-delà de Millau, pour atteindre les Cévennes protestantes où, un demi-siècle auparavant, la révolte des Camisards avait menacé l'autorité royale. (**673**)

Telle que l'envisagea Lescalopier, la liaison entre Montauban et le Rouergue illustre parfaitement combien les tracés de certaines routes royales du XVIII° siècle obéirent davantage à des motivations politiques ou militaires qu'au souci de renforcer les courants commerciaux déjà établis. Certes, lors de ces grands travaux, on évoquait toujours les préoccupations économiques mais on s'effor çait moins d'adapter la route aux trafics du moment, souvent très diffus, que de créer un excellent outil pour les transports modernes, dont on pensait que les qualités suffiraient à concentrer ces trafics et à provoquer le développement des échanges. Au fond, peu importait le tracé de la route pourvu qu'elle permette de briser l'isolement et les cadres étriqués de la vie commerciale en facilitant les contacts plus lointains avec d'autres villes et d'autres régions.

Faut-il en conclure qu'auparavant, en dehors de l'axe garonnais, la vie de relation était trop réduite, trop étriquée ou trop diffuse pour que ne s'impose aucun courant d'échanges suffisamment puissant pour justifier, à lui seul, la construction d'une grande route? Dans cette hypothèse s'expliquerait l'espèce d'indifférence pour les vieux chemins dont firent souvent preuve les Intendants ou les ingénieurs des Ponts et Chaussées lorsqu'ils dressèrent les plans routiers des différentes généralités. Faut-il,au contraire, admettre que dans l'espace aquitain au moins, les agents du pouvoir central agirent souvent au mépris des réalités économiques et géographiques locales, soucieux avant tout de servir les visées centralisatrices de la monarchie, et convaincus qu'ils dotaient ces contrées — fût-ce contre leur gré — d'outils économiques à la mesure d'un marché qui commençait à s'organiser à l'échelle du pays tout entier? S'éclaireraient alors d'un jour nouveau bien des conflits qui surgirent entre les Intendants et les assemblées locales ou les communautés concernées. Peut-être traduisaient-ils beaucoup plus que des résistances à la centralisation politique? Et pourquoi ne pas les interpréter comme l'affrontement entre deux conceptions de l'aménagement du territoire à des fins économiques? Celle des Intendants et des ingénieurs des Ponts et Chaussées, imprégnée des idées en vogue dans les milieux dirigeants du pays et qui prenait en compte la totalité de l'espace national. Celle des assemblées provinciales et des intérêts économiques locaux qui s'élaborait dans un cadre géographique beaucoup plus restreint. D'un côté les grands serviteurs de l'Etat, les techniciens de l'aménagement routier, formés au même moule, celui de l'Ecole des Ponts et Chaussées que Trudaine organisa

en 1747 et que dirigea Perronet pratiquement jusqu'à la Révolution.

> *"Telles ces grandes familles d'artistes dont les membres se recrutaient, s'instruisaient mutuellement et vivaient sous le même toit, telle l'Ecole des Ponts et Chaussées se recruta, travailla et vécut étroitement groupée sous la direction de Perronnet: "patri carissimo familia" dit l'inscription gravée sous son buste."*
> H.Cavaillès. (**530**) p.80.

De l'autre, des notables plus proches des réalités régionales, et d'autant plus enclins à s'opposer aux agents du pouvoir central que la centralisation les menaçait directement.

Il est tout de même révélateur qu'en pays d'Etats, et en Languedoc surtout, un projet de route au tracé aussi surprenant que celui choisi par Lescalopier entre Montauban et Millau n'ait jamais vu le jour. Que penser en effet d'une route de cette importance qui, au-delà de Villefranche de Rouergue, suit simplement les lignes de crête et néglige souverainement le semis de bourgades et de villages, au point que Richeprey lui-même la trouvait *"si bizarrement tracée qu'on serait tenté de croire qu'elle a été construite pour s'assurer en cas de révolte du sommet des montagnes afin d'y diriger les opérations militaires"*?(**398** p.328). Comment expliquer que la nouvelle route ait évité Rodez, passant une dizaine de kilomètres au sud de cette ville et que le carrefour avec le chemin de Toulouse à Rodez ait été établi en pleine camapgne, en des lieux qui restèrent longtemps déserts: Baraqueville et La Primaube? H.Enjalbert explique cette *"décision si surprenante à première vue"*, qui conduisit à *"tailler dans le vif"*,par le souci de *"rester sur la dorsale et de ne faire aucun pont"* (**408**). Mais de deux choses l'une, ou l'argument technique et financier n'était qu'un prétexte, ou il illustrait parfaitement le mépris des réalités locales évoqué ci-dessus. La desserte d'une cité comme Rodez, forte de 6 000 habitants et suffisamment animée par le commerce et l'industrie (**673**), justifiait amplement une modification du tracé de la route et l'investissement supplémentaire qu'aurait représenté la construction d'un pont sur une bien modeste rivière, la Brinne. Plus tard, il fallut d'ailleurs corriger cette "erreur": une nouvelle route fut tracée au nord de l'Aveyron, par Rignac, entre Villefranche et Rodez. Mais cette voie, réclamée par l'Assemblée provinciale dès 1779 ne fut achevée qu'en 1821 et, malgré son trafic, classée dans la voirie départementale.

> *"La route départementale n°1 de Rodez à Villefranche par Rignac...sort tout à fait de la classe ordinaire des routes départementales. Elle a en effet tous les caractères*

d'une route royale. Suivie, fatiguée, écrasée même par le gros roulage, elle est fréquentée par les diligences, la poste y est établie depuis plusieurs années..." 1837.
Archives départementales de l'Aveyron.
Document transcrit par Jarriot (**567**)

A l'est du carrefour de La Primaube, la route conçue par Lescalopier franchissait le Viaur à Pont de Salars et par le Levezou et le Causse rouge atteignait Millau où elle retrouvait une autre route nouvelle lancée depuis le Bas-Languedoc et qui devait être prolongée vers l'Auvergne pour assurer une liaison directe avec Paris (R.N.9, cf.p.) Mais la compétence de l'Intendant de Haute-Guienne s'arrêtait à la frontière du Languedoc, à La Pézade, et c'est en 1779 seulement que fut établie la liaison complète entre Millau et Lodève.

Hormis un tracé dont le détail ne manque pas d'étonner aujourd'hui encore, la route nouvelle n'en contribua pas moins à détourner vers Montauban des courants commerciaux qui se dirigeaient antérieurement vers Toulouse. Le rôle de la limite administrative entre Languedoc et Haute-Guienne est ici particulièrement évident. La carte de 1824 établie par les Ponts et Chaussées indique que les routes d'Albi à Rodez et de Villefranche-de-Rouergue à Gaillac n'étaient pas entièrement ouvertes au roulage. Il faut en conclure que l'essentiel du trafic entre le Rouergue et le Haut-Languedoc s'effectuait toujours par la route construite au siècle précédent selon les plans de Lescalopier, et régulièrement entretenue depuis. Et il devait en être de même du trafic en provenance de d'Aurillac et de Figeac, qui retrouvait cette route à Villefranche-de-Rouergue.

Conçue à des fins politiques, voire militaires, la grande route de Montauban à Millau n'avait donc pas tardé à s'imposer comme un outil économique de premier ordre par ses qualités, — largeur, revêtement, ponts...— et l'entretien que lui assurait son classement dans la première classe des routes royales. On comprend aisément que le gros du roulage à longue distance ait pu délaisser à son profit d'autres itinéraires dont l'aménagement plus sommaire était resté inachevé au moment de la Révolution française et qui subirent ensuite d'importantes dégradations. Commencé depuis la fin du XVII° siècle, le déclin qui affectait le vieux chemin de Toulouse à Lyon, par Albi et Rodez, s'en trouva aggravé. Le Canal du Languedoc l'avait déjà privé d'une partie du trafic interrégional qui traversait autrefois le Massif central, la route de Lescalopier lui ôta peu à peu le trafic régional qui l'animait encore au XVIII° siècle entre le Rouergue et Toulouse.

Comme en témoigne la carte des itinéraires de la Poste établie en 1632, existait en effet un chemin direct de Toulouse à Lyon par le Massif central. En Midi-Pyrénées,

son tracé semble avoir hésité quelque peu avant de se fixer par Gaillac et Albi. Mais dès l'ouverture du canal du Languedoc une grande partie du trafic entre Lyon et Toulouse abandonna cette route de terre, trop difficile, pour emprunter la vallée du Rhône et gagner le Haut-Languedoc par la voie d'eau. Le rôle commercial d'Albi en fut affecté, ce que soulignait dès 1698 Lamoignon de Basville:

> *"Le diocèse d'Albi a beaucoup souffert... de l'établissement du Canal du Languedoc."*
>
> Mémoire pour servir à l'histoire du Languedoc.

Les échanges avec la montagne cantalienne ou le Rouergue n'en demeuraient pas moins un stimulant pour le négoce albigeois. L'essentiel de ces transactions devait s'effectuer grâce aux animaux de bât car le roulage n'était guère possible sur les mauvais chemins des Ségalas et dès que fut ouverte la grande route de Montauban à Rodez le vieil itinéraire vers Albi fut de moins en moins fréquenté. A la même époque l'achèvement de la route entre Millau et le Bas-Languedoc contribua aussi à réduire l'attraction commerciale d'Albi: du Larzac, de Saint-Affrique, malgré quelques améliorations apportées au chemin d'Albi à Millau par Villefranche d'Albigeois et Saint-Affrique, il était beaucoup plus facile de gagner Montpellier et Sète (**203** et **384**).

Cette évolution au profit de la grande route, qui par Rodez et Millau contournait le Languedoc par le nord, semble s'être encore accentuée pendant la Révolution et l'Empire. Au cours de ce quart de siècle troublé, seuls quelques grands itinéraires routiers furent régulièrement entretenus et il n'est pas étonnant que la carte de 1824 des Ponts et Chaussées n'indique plus aucune route royale ouverte au roulage entre Albi ou Gaillac et Rodez. L'horizon économique d'Albi s'était alors considérablement rétréci et seule l'intensification des échanges avec les campagnes proches — au sein de l'ancien diocèse— ou quelques essais industriels permettaient à la ville de retrouver une activité commerciale satisfaisante.

> *"Malgré tout, Albi n'est pas parvenu à rendre à sa plus ancienne source son lustre d'antan. Bien que certaines formes du commerce aient gardé une assez grande valeur, ce n'est ni la richesse ni la variété des transactions du XVII° siècle et des époques antérieures."*
>
> P.Rascol. (**386**) p.184.

Construit au XI° siècle, endommagé par la crue du Tarn en 1766, le Pont Vieux d'Albi était d'ailleurs de plus en plus mal adapté aux besoins du roulage à la fin de l'Ancien

Régime. Trop étroit, il ne permettait pas aux grosses charrettes de se croiser. Mais les travaux d'élargissement tradèrent beaucoup; entrepris pendant la Révolution, ils ne furent qu'un pis-aller et il fallut attendre 1861-1866 pour que soit enfin construit le Pont-Neuf dont le projet remontait aux années qui avaient précédé la Révolution française (**360**). La lenteur de ces aménagements illustre sans doute le rôle très local que l'administration supérieure leur accordait depuis que le trafic à longue distance avait déserté la voie directe de Toulouse à Rodez. Pendant longtemps, la route royale n°88 de Toulouse à Lyon, via Albi, n'a figuré sur les cartes que pour mémoire. Même lorsque sa continuité fut effective, au milieu du XIX° siècle, le trafic qui l'animait était surtout constitué par l'addition de trafics locaux, assez intenses entre Carmaux etToulouse, mais beaucoup plus ténus du pont de Tanus à Rodez, si l'on en juge par les enquêtes sur le roulage ou les premiers recensements de circulation.

La route de Montauban à Millau, entièrement établie dans la généralité de Montauban, eut donc un impact géographique considérable qui justifie que G.Frêche ait pu parler de "révolution routière" pour qualifier les mutations qui affectèrent les conditions de la vie de relation en Midi-Pyrénées,au siècle des Lumières (**203**). Cette révolution affecta non seulement les grands axes d'intérêt national — grandes routes centrées sur Paris et route des Deux-Mers — mais aussi des relations beaucoup plus modestes. Contrôlée par les Intendants en pays d'élections, une véritable politique routière s'élabora dans le cadre de chaque généralité. Parfaitement adaptés aux besoins nouveaux du roulage, quelques axes se trouvèrent alors privilégiés et s'imposèrent facilement au détriment d'un réseau de chemins mal fixé et mal entretenu comme en témoignent les innombrables témoignages exprimés par les communautés dans les cahiers de doléances de 1789. Le contraste entre ces deux types de routes s'accentua pendant la Révolution et l'Empire car, mal entretenue, la voirie "secondaire" se dégrada beaucoup plus vite et beaucoup plus gravement que les routes construites depuis peu qui résistèrent assez bien aux épreuves du temps et à l'accroissement de la circulation. Par la force des choses le roulage se concentra progressivement sur les seuls axes routiers praticables. Interrompue par la Révolution, la grande oeuvre routière du XVIII° siècle imprima ainsi une marque durable à l'organisation de l'espace, pratiquement jusqu'à la construction des chemins de fer. Pendant plusieurs décennies le réseau routier perpétua les discontinuités spatiales issues des anciennes limites provinciales. Et peut-être ne serait-il pas exagéré de dire que ces limites jouèrent un rôle plus important encore après que fut abolie leur existence juridique. Dans l'Albigeois, le Rouergue et le Bas-Quercy, cela ne fait aucun

doute. De Montauban à Millau, la frontière entre le Rouergue et le Haut-Languedoc fut sans doute beaucoup plus étanche pendant la Restauration qu'au milieu du XVIII° siècle: dans l'ancienne généralité de Montauban la circulation empruntait essentiellement la grande route de Lescalopier pendant que les pays de l'Albigeois se tournaient de plus en plus vers Toulouse, et accessoirement vers Montauban, grâce aux progrès de la navigation sur le Tarn.

Ce phénomène joua à l'échelle de la région tout entière. Partout l'abandon des chantiers pendant la période révolutionnaire renforça le rôle des grandes routes modernes construites à la fin de l'Ancien Régime. Et l'absence ou la médiocrité de la voirie secondaire — départementale— accentua dans l'espace les disparités entre les pays et les villes qui pouvaient s'intégrer à la circulation générale, parce qu'ils possédaient de bonnes routes, et les contrées ou les cités vouées à l'isolement. En 1830 encore, le roulage était inconnu dans le nord-est de l'Aveyron, délaissé par la politique routière du XVIII° siècle:

> *"Saint-Geniez est la place de commerce de l'arrondissement et cependant on n'y trouve ni un entrepreneur de voitures, ni un entrepreneur de roulage.*
>
> *C'est beaucoup si l'on y rencontre un(e) ou deux charrettes à deux colliers...*
>
> *Espalion ne possède qu'un pauvre roulier possesseur de deux chevaux.*
>
> *Entraygues, Laguiole, le Mur de Barrez ne se livrent pas même au petit roulage de la charrette à un collier. Je ne parle ni de Saint-Chély, ni de Saint-Amans, ni de Sainte-Geneviève. Là, on a beaucoup de peine à faire rouler les chars à bancs.*
>
> *Mon arrondissement (est) entièrement étranger aux entreprises de roulage."*
>
> Réponse du sous-préfet d'Espalion à une enquête de police sur le roulage. 30 janvier 1830. Archives départementales de l'Aveyron. Transcrit par Janriot (**567**)

Devenues les seuls axes utilisables pendant longtemps, avant de s'intégrer dans un réseau plus dense pendant la Monarchie de Juillet, les grandes routes des Intendants révélèrent aussi certains inconvénients. On mesura alors les dangers de certains tracés trop audacieux qui, par souci d'économie parfois, avaient ignoré de façon surprenante une cité peuplée et active. Ainsi, Rodez, promue chef-lieu de l'Aveyron, à l'écart de la grand route qui traversait le département de Villefranche à Millau, souffrit de ce handicap avant de s'imposer comme centre régional dans un pays où les conditions naturelles contribuaient encore à gêner la circulation.

[illegible] routiers dans l'ancienne province du Languedoc.

En Languedoc, les Etats ont exercé un contrôle beaucoup plus strict sur l'ensemble des travaux routiers. Dans cette province qui fut par la suite vantée pour la qualité de ses routes (A.Young), seules quelques grands axes étaient aménagés au milieu du XVIII° siècle. Il restait beaucoup à faire lorsque fut établi, en 1756, un règlement général sur la construction et l'entretien des chemins, qui répartissait les tâches entre la Province et les différents diocèses.

a) les problèmes.

Avant 1756, en plus de la grande route des Deux-Mers, entièrement refaite et empierrée, et de la route royale qui menait à Paris par Montauban et Cahors, trois liaisons d'intérêt régional étaient achevées ou en passe de l'être. A partir de Toulouse, elles permettaient d'atteindre Foix, Saint-Gaudens et Albi. Dès cette époque, les principales branches de l'étoile routière ferroviaire étaient donc en place.

On a déjà évoqué (ci-dessus p.181) le cas de la route Toulouse-Saint-Gaudens, qui se prolongeait vers Tarbes et Bayonne, dans la généralité d'Auch. Seule la section de Toulouse à Saint-Martory incombait à la Province du Languedoc. A Toulouse, cette route franchissait le fleuve par le Pont-Neuf, achevé au XVII° siècle, et seul pont sur la Garonne dans cette ville — dernier pont en aval également jusqu'à la construction du Pont de pierre de Bordeaux au XIX° siècle — Sur la rive droite, elle se raccordait aux autres grandes routes qui se dirigeaient vers le Bas-Languedoc, Bordeaux et Paris.

De Toulouse, la vallée de l'Ariège offrait un autre accès facile vers les Pyrénées. Une route moderne y fut construite assez tôt, et, dès 1757, elle permettait d'aller de Foix à Auterive, où commençait la navigation sur le fleuve. Prolongée vers Toulouse quelques années plus tard, elle retrouvait la route venant de Tarbes et Saint-Gaudens à hauteur du village de Pinsaguel, une dizaine de kilomètres avant d'atteindre les murs de la ville. Mais il fallait auparavant franchir la Garonne, ce qui fut longtemps un lourd handicap. Un pont ne fut construit à cet endroit qu'au XIX°s. ;jusque là il fallait transborder les marchandises sur les bateaux qui les acheminaient ensuite vers Toulouse, ou utiliser des bacs, ce qui provoquait souvent des contre-temps fâcheux.

"Le 11 juillet 1835, l'inspecteur des Postes de la Haute-Garonne adressa une réclamation au Préfet. Le courrier arrivé à

Pinsaguel avant 3heures du matin n'avait pu effectuer son passage qu'une heure et demie après. L'inspecteur demanda que le transport des dépêches ne soit pas soumis au caprice et à l'insouciance du préposé. Une clause du bail à ferme de Pinsaguel prescrivait d'avoir à la fois en mouvement deux bacs...Le fermier, sans doute pour économiser la main d'oeuvre, n'en entretenait qu'un seul, d'où retards, désordre, encombrements de voitures, plaintes du public, etc..."

J.Tonnadre. Les bacs de rivières. Passages de la Haute-Garonne. Histoire des Communications dans le Midi de la France. n°8. 1960. p.103.

* L'actuel chemin des Etroits, sur la rive droite de la Garonne permet de gagner Toulouse par Lacroix-Falgarde sans traverser le fleuve. Il ne fut aménagé sur toute sa longueur qu'à la fin du XIX° siècle (1890) et put être utilisé par les véhicules venant de Foix quelques années plus tard, quand entra en service le pont métallique franchissant l'Ariège à Lacroix-Falgarde. (Cf. A.Boutêtes. La singulière histoire du Chemin des Etroits. Histoire des Communications dans le Midi de la France. n°77. 1980. pp.17-54.)

En amont de Foix, la route qui devait conduire en Espagne (R.N.20 actuelle) atteignait seulement Ax-les-Thermes pendant le Premier Empire (**317**). A Tarascon, un embranchement vers Vicdessos avait permis au roulage d'éliminer progressivement l'activité traditionnelle des muletiers qui apportaient vers la vallée le minerai de fer de Rancié. Mais cela n'avait pas été sans d'âpres conflits et, jusqu'en 1898, les muletiers conserveront le monopole du transport entre la mine et le village de Cabre, près de Vicdessos, s'opposant farouchement à l'installation d'un câble aérien (**297**). Dépossédés par le roulage des transports qu'ils assuraient autrefois jusqu'à Tarascon, voire Foix, Auterive et même Toulouse, ils s'accrochèrent désespérément au seul privilège qui leur restait.

Comme bien des routes de Midi-Pyrénées, celle qui conduisait de Toulouse à Ax-les-Thermes souffrit d'un entretien insuffisant pendant la période révolutionnaire. En 1771 déjà, les messagers de la Poste aux lettres qui l'empruntaient se plaignaient de son mauvais état, même en plaine (**197**). Un service régulier de la Poste aux lettres assuré par voiture n'y fut d'ailleurs établi qu'en 1793. A la même époque, trois fois par semaine, une diligence assurait la liaison Toulouse-Foix en dix heures.

Pendant le Premier Empire, elle circulait tous les jours et, au prix d'un trajet de 13 heures, atteignait alors Tarascon. Entre cette ville et Ax-les-Thermes, la correspondance était assurée tous les jours par une autre voiture. (Almanach de l'Ariège pour 1809).

-Toulouse-Albi.

Avant d'être concurrencé par la grande route de Haute-Guienne, le chemin le plus direct de Toulouse au Rouergue passait par Albi. Dès le début du XVIII° siècle, en très mauvais état, il ne permettait plus d'acheminer le sel du Bas-Languedoc —transporté par les barques du canal du Midi jusqu'à Toulouse— vers les greniers du Rouergue et de l'Auvergne. Sollicités à plusieurs reprises par l'Intendant et le fermier des Gabelles, les Etats du Languedoc n'avaient guère montré d'empressement pour financer sa remise en état. Le pouvoir central décida donc, en 1726, d'ordonner *"le rétablissement du chemin de Toulouse à Saint-Sulpice"*. Mais la corvée royale n'existait pas en Languedoc et les sommes nécessaires aux travaux furent obtenues par une imposition sur le sel perçue en Languedoc et dans les provinces voisines intéressées à l'opération, c'est-à-dire la Haute-Guienne et l'Auvergne. Cette *"crue de cinq sols par minot de sel"* avait déjà permis d'assurer l'entretien et l'amélioration des canaux dans la région du Bas-Rhône. Elle eut pour conséquence de priver les Etats de tout contrôle effectif sur la construction de la nouvelle route, le projet et son exécution relevant directement de l'Intendant et de l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé d'organiser l'adjudication des travaux (**666**).

Initialement prévue pour financer l'établissement d'une route moderne entre Toulouse et Saint-Sulpice seulement, — les travaux furent achevés en 1738 — la crue du sel, périodiquement reconduite, permit de la prolonger jusqu'à Gaillac (1743), puis jusqu'à Albi (1764).

La nouvelle route s'écartait un peu de l'ancien chemin. Elle franchissait deux fois le Tarn. A Saint-Sulpice, le passage s'effectua par un bac jusqu'à la Restauration, mais à Marssac, où la traversée était plus difficile et plus dangereuse, la construction d'un pont s'avéra indispensable beaucoup plus tôt: adjugés en 1764, les travaux furent achevés en 1776.

A ce moment-là étaient aussi achevées les deux routes qui, du Rouergue, permettaient de gagner Montauban et le Bas-Languedoc. Le prolongement de la route tarnaise au-delà d'Albi ne se justifiait donc plus par la nécessité de ravitailler en sel le Rouergue et l'Auvergne, mais il était ardemment souhaité par le négoce albigeois. L'adjudication des travaux eut tout de même lieu en 1779 et les premiers chantiers furent ouverts très lentement entre Albi

et le pont de Tanus. E. Appolis (**667**) a montré comment l'hostilité de la Haute-Guienne, qui payait la crue sur le sel mais n'en profitait pas, et l'affairisme que suscitaient tous ces projets routiers peuvent expliquer la modicité et le retard de ces réalisations sur les marges de la province du Languedoc. Au moment de la Révolution française, seule la section Albi-Carmaux était achevée.

A la différence des routes vers Bordeaux, Paris ou le Bas-Languedoc, celles qui menaient vers Saint-Gaudens, Foix et Albi ne jouaient qu'un rôle plus strictement régional au sein de l'étoile routière toulousaine.

En amont de Foix, au-delà d'Ax-les-Thermes, la vallée de l'Ariège resta un cul-de-sac routier jusqu'aux dernières années du Second Empire.

Au nord de Carmaux, les communications vers les Ségalas du Rouergue, trop longtemps gênées par l'absence d'une bonne route, laissèrent ces pays dans un isolement néfaste et c'est le chemin de fer, en 1903 seulement, qui apportera en quantités suffisantes chaux et engrais indispensables aux progrès agricoles.

Sur le piémont pyrénéen enfin, à l'ouest de Montréjeau, les conditions étaient moins défavorables, mais l'existence d'une route carrossable correcte sur le plateau de Lannemezan ne semble pas avoir suffi à détourner le trafic interrégional qui, de Toulouse aux pays de l'Adour, continua d'emprunter la route des Intendants de Gascogne, par Auch.

Carmaux, Ax-les-Thermes, la vallée d'Aure, marquaient ainsi dans ces trois directions les limites que pouvait facilement atteindre l'influence de Toulouse jusqu'à l'établissement du réseau ferroviaire.

b) le programme routier de 1756.

Après 1756, dans le cadre du règlement général sur la construction et l'entretien des chemins, une véritable "fièvre routière" gagna la Province du Languedoc. Mais ici, à la différence de ce qui se passait dans les généralités voisines d'Auch et de Montauban, l'initiative des travaux revint presque toujours aux diocèses. Point de plan d'ensemble contraignant ni d'autorité unique, si ce n'est celle des Etats qui se bornaient à approuver les devis. Point de corvées, mais des travaux attribués par adjudication et financés par l'impôt ou l'emprunt. Les intérêts du commerce — et du commerce des grains en particulier — purent ainsi l'emporter bien souvent sur les préoccupations d'efficacité administrative qui guidaient les Intendants de Gascogne ou de Haute-Guienne.

Dans l'espace haut-languedocien, l'étoile routière de Toulouse, déjà bien dessinée, ne s'enrichit guère, sinon

pour la desserte des campagnes proches (routes de Toulouse à Grenade et de Toulouse à Caraman). Chaque diocèse aspirait surtout à être rattaché à un grand axe de circulation générale. Dans certains cas, à Rieux-Volvestre par exemple, entre Garonne et Ariège, la liaison s'effectua naturellement avec les routes déjà construites dans ces deux vallées, celle de Toulouse à Saint-Gaudens à l'ouest, celle de Toulouse à Foix à l'est. Mais chaque fois que la chose était possible, c'est le canal du Midi beaucoup plus que Toulouse que l'on souhaitait atteindre par le chemin le plus court. Dans ces campagnes céréalières, l'accès à la voie d'eau était indispensable pour exporter dans les meilleures conditions et au moindre coût, les excédents de blé vers le Bas-Languedoc et au-delà. Lavaur, Castres, Revel, Pamiers, Mirepoix... se dotèrent ainsi, en priorité, de bonnes routes vers les principaux ports du canal, Villefranche-de-Lauragais, et surtout Castelnaudary.

L'exemple de la route Toulouse-Castres est révélateur de cette priorité. Au contact du bassin aquitain et des premiers contreforts du Massif central, Castres faisait figure de petite ville dynamique à la veille de la Révolution. L'essor des activités commerciales et le développement de l'industrie textile y avaient attiré une population nombreuse et, dans les dernières années de l'Ancien Régime, avec 14 000 habitants, elle se classait au troisième rang en Midi-Pyrénées, après Toulouse et Montauban certes, mais nettement devant Albi qui ne comptait que 10 000 habitants.

Son intégration au réseau moderne de circulation routière fut assurée dans deux directions. Vers le nord, une route achevée en 1769 lui assura une liaison commode avec Albi, par Réalmont. Mais à la même époque, c'est surtout la construction de la route de la Montagne Noire, par Verdalle et Dourgne, qui suscita le plus grand intérêt. A Revel, elle retrouvait en effet celle qui venait de Lavaur, par Puylaurens, et se dirigeait vers Castelnaudary. Achevée en 1760, cette route était devenue la grande voie d'exportation des céréales du Vaurais, que de très nombreux rouliers acheminaient vers les bateaux du canal.

Entre Castres et Toulouse par contre, la voie la plus directe actuellement utilisée (72 kilomètres par Puylaurens), qui recoupe les lignes directrices des collines lauragaises, ne fut établie qu'au XIX° siècle. Jusque là on se contentait de faire le détour par Lavaur (81 kilomètres), en suivant la vallée de l'Agoût. Et encore de Lavaur à Toulouse la route semblait bien peu fréquentée! G.Frêche signale même qu'en 1758, les Etats du Languedoc, ne pouvant prendre en charge immédiatement tous les projets routiers, avaient décidé *"d'abandonner le chemin de Toulouse à Lavaur passant par Verfeil et de se charger à la place de celui qui conduit de Lavaur à Castelnaudary par Puylaurens et Revel."* (**203** ,p.649) Choix révélateur, parmi d'autres,

du rôle économique essentiel joué par le canal du Midi à cette époque, et du rayonnement relativement modeste de la capitale du Haut-Languedoc. Les Livres de Poste et les différents annuaires confirment d'ailleurs la priorité accordée à la route des céréales sur la liaison directe entre Castres et Toulouse. Pendant la Révolution française, le courrier de la Poste aux lettres qui circulait entre ces deux villes, trois fois par semaine, passait par Lavaur et suivait le même itinéraire que le carrosse assurant le transport des voyageurs. La route directe par Puylaurens ne fut équipée en relais de la Poste qu'au début de la Monarchie de Juillet, les relais étant fixés à Puylaurens et Saussens.

On retrouve le même phénomène pour Revel, petite ville de 5 000 habitants en 1788, bien située sur la route de Lavaur à Castelnaudary. La réorganisation administrative de la période révolutionnaire qui l'incorpora au département de la Haute-Garonne ne modifia guère les orientation antérieures des échanges, aucune route correcte ne permettant d'accéder au chef-lieu. Il faudra attendre la Restauration pour que soit enfin prolongée jusqu'à Revel, par Saint-Félix, la petite route Toulouse-Caraman qui figurait déjà sur la carte de Capitaine, à la fin de l'Ancien Régime.

Un peu partout, la politique routière renforça ainsi l'attraction de l'axe Toulouse-Narbonne et favorisa l'essor du trafic sur le canal du Midi. C'est que les échanges entre les deux parties du Languedoc ne cessaient de s'intensifier au fur et à mesure que s'affirmaient des spécialisations agricoles plus nettes, la vigne en Bas-Languedoc, les céréales dans le Lauragais et le Toulousain. Les deux phénomènes étaient d'ailleurs indissociables et se nourrissaient mutuellement. On ne saurait donc s'étonner que les diocèses de Lavaur et de Castres, peu soucieux d'établir des routes nouvelles vers Toulouse, et bien que reliés facilement au canal du Midi, aient également entrepris de réaliser une autre route plus directe encore vers le Bas-Languedoc, par la vallée du Thoré et Saint-Pons.

Au XIX° siècle, on s'efforça de relier entre elles toutes ces sections de routes qui constituaient autant d'embranchements greffés sur le grand axe de Toulouse à la Méditerranée. Certaines furent classées dans la voirie royale — puis dans la voirie nationale —, lorsque mises bout à bout elles formaient un itinéraire susceptible d'intéresser des liaisons à grande distance; les autres servirent de base aux différents réseaux départementaux lorsque reprirent les grands travaux routiers dans les années 1820-1840.

Les politiques routières mises en oeuvre, au XVIII° siècle, par les Intendants ou les Etats dans le territoire de l'actuelle région Midi-Pyrénées ont souvent modifié dans le détail d'anciens itinéraires. Dans les pays d'élections, certains courants commerciaux ont même été détournés durablement par les routes nouvellement construites autour des chefs-lieux des généralités d'Auch et de Montauban. En Haut-Languedoc, par contre, si la fièvre routière gagna aussi à l'initiative des Etats ou des diocèses, elle ne remit pas en cause de façon aussi nette l'organisation de l'espace. La suprématie du carrefour toulousain fut respectée et l'attraction du canal du Midi encore renforcée par la construction d'embranchements routiers qui desservaient les différents ports où la navigation prenait en charge les excédents céréaliers. Ici, point de ville délaissée par la route, point de bourgade déchue par le détournement d'un courant de circulation. Conçues et réalisées en fonction des intérêts locaux, dans le cadre d'espaces géographiques restreints, ces routes languedociennes échappaient aux inconvénients de certaines liaisons planifiées et imposées par les agents du pouvoir central, qui n'hésitaient pas à négliger la trame villageoise ou urbaine préexistante, au nom d'impératifs politico-administratifs. Par contre, elles n'en possédaient pas certaines caractéristiques qu'apprécieront plus tard les automobilistes pressés: mieux adaptées à l'organisation de l'espace géographique du XVIII° siècle, leur dessin est bien rarement rectiligne et elles traversent systématiquement bourgs et villages. Il y a là la marque d'une volonté politique différente; le morcellement du relief ou la plus grande dispersion des lieux habités ne sauraient expliquer, à eux seuls, le choix de tels tracés.

2. Apports, handicaps et lacunes des réseaux routiers de Midi-Pyrénées dans la première moitié du XIX° siècle.

Au moment de la Révolution française, l'équipement routier de la région Midi-Pyrénées était encore bien incomplet. Il restait beaucoup à faire pour tirer de l'isolement bien des bourgs que le roulage atteignait encore difficilement. Mais, dès cette époque, pratiquement toutes les villes bénéficiaient d'un accès correct au réseau de la circulation terrestre générale.

Tous les axes conduisant vers les régions voisines avaient été l'objet d'attentions particulières. Vers le Bas-Languedoc et le Bordelais, l'association de la voie d'eau et d'une excellente route constituait un outil économique que bien d'autres régions françaises auraient pu envier.

En direction de Paris, la grande route royale permettait de compenser un peu le handicap des distances entre Toulouse

et la capitale. Après son amélioration, les progrès avaient été rapides: en 1780, la diligence effectuait le parcours entre ces deux villes en sept jours et demi, alors qu'il lui fallait au moins 16 jours quinze ans auparavant (**566**).

Vers Bayonne enfin, deux bonnes routes étaient offertes au roulage, l'une passait par Auch, et l'autre reprenait le tracé de l'ancienne voie du commerce, par le piémont pyrénéen.

Dans deux directions cependant, l'équipement routier faisait cruellement défaut. L'Auvergne et l'Espagne, qui entretenaient des relations nombreuses et variées avec Midi-Pyrénées, n'étaient encore accessibles que par de mauvais chemins ou au prix de longs détours.

Vers l'Auvergne, la route qui de Villefranche-de-Rouergue gagnait Aurillac se heurtait aux montagnes du Cantal. C'est la Monarchie de Juillet qui la dota d'un tunnel (1839-1847) permettant de franchir plus commodément le col du Lioran (1368m). De la même façon, entre Rodez et l'Auvergne, les relations routières restèrent longtemps bien incertaines: en 1824 encore, les trois routes tracées autour du chef-lieu de l'Aveyron vers le nord et le nord-est présentaient de sérieuses lacunes. A cette époque les liaisons Rodez-Aurillac par la Chataigneraie et Rodez-Marvejols par Saint-Geniez d'Olt, bien que programmées, n'avaient pas fait l'objet d'études précises sur toute leur longueur.

Beaucoup plus graves sans doute pour l'économie régionale apparaissent les lacunes du réseau de routes modernes vers l'Espagne. Du côté français, les Intendants s'étaient pourtant préoccupés de doter les différentes stations thermales des Pyrénées de bons accès routiers, ce qui avait favorisé la pénétration du roulage dans les vallées montagnardes.

> " *L'existence de ce que nous nommons aujourd'hui l'infrastructure routière et hôtelière forme déjà* (au XVIII° siècle) *une des conditions primordiales au rayonnement des centres thermaux. Elle explique en grande partie la réussite de Bagnères-de-Bigorre. De la même manière, la longue éclipse des Eaux-Bonnes et des Eaux-Chaudes, le démarrage laborieux de Barèges jusqu'en 1744, de Cauterets jusqu'en 1768-1769, sont dûs surtout, comme l'avait bien compris l'Intendant Lebret à "la difficulté des chemins et de la résidence". L'amélioration des voies d'accès à ces stations au cours du XVIII° siècle fut l'origine directe du "boom" thermal de la fin du siècle et de la première moitié du siècle suivant."*
>
> J.F.Soulet. (**318**) p.177.

Les échanges traditionnels entre la montagne et son avant-pays s'en trouvèrent intensifiés, stimulant l'activité des villes du piémont, Tarbes, Montréjeau, Saint-Gaudens, Foix...Mais, dans le même temps, l'absence de routes transpyrénéennes dans cette partie de la chaîne transformait bien des vallées en bouts du monde. Certes, en amont des villes d'eaux —Luz, Cauterets, Barèges, Luchon...— subsistaient les vieux sentiers qui menaient vers lesports, autrefois très fréquentés par les pélerins, les animaux de bât ou les troupeaux transhumants (**293**).

> *"La montagne était alors le théâtre d'une très active vie de relation. L'image de Pyrénéens sédentaires, repliés sur eux-mêmes, vivant en complète autarcie au sein de leur communauté est inacceptable. Leurs efforts pour satisfaire tous leurs besoins se heurtaient en effet aux insuffisances et aux nécessités d'une production exigeant de nombreux échanges, donc des déplacements fréquents."*
> J.F.Soulet. (id) p.145.

Dans un premier temps, jusqu'aux guerres impériales, l'absence de routes transpyrénéennes n'a sans doute pas affaibli ces relations traditionnelles entre les deux versants. Tout au plus, les routes qui franchissaient la frontière aux deux extrémités de la chaîne, ont-elles dû capter le vrai trafic international, celui qui naissait ou aboutissait à l'extérieur de la montagne.

> *"On en vient alors à cette conclusion que, malgré leur caractère intra-montagnard, les communications pyrénéennes ont été dans le passé fort actives, très sensiblement plus qu'on ne l'eût de prime abord pensé. Mais on ne circulait alors que sur chemins et sentiers. Par cela même, la circulation pyrénéenne restait intra-montagnarde. Il y avait bien transit et même trafic transpyrénéen, mais fort menu... Quel est le volume de marchandises que peut transporter sur son dos un mulet? C'est pourquoi, au temps de Louis XIV, où déjà l'on allait en voiture, la montagne pyrénéenne restait infranchie autrement que par les séculaires relations de sentiers. Pour de vraies communications transpyrénéeennes, il fallait des routes ou chemins carrossables."*
> J.Sermet. (**576**) pp.96-97

Tout changea au XIX° siècle. Sur le versant français, l'intensification des échanges avec le bas-pays contrasta de plus en plus avec la stagnation ou le déclin des relations transpyrénéennes. D'un côté, des routes ouvertes au roulage, desservies par les diligences, et qui s'animaient chaque année à la saison des eaux. De l'autre, vers la ligne de crête frontalière, les traditionnels sentiers dont les curistes appréciaient les charmes mais qui demeuraient bien archaïques et bien mal adpatés aux besoins de l'économie moderne. Quant au versant espagnol, l'équipement routieryétait encore plus déficient.

L'interruption des relations avec l'Espagne, pendant les guerres impériales, avait accéléré le divorce déjà bien esquissé entre les deux versants. Pour la première fois depuis des siècles, les Pyrénées devinrent une véritable barrière par les effets conjugués des mutations techniques de la circulation routière et d'une volonté politique.

L'économie des vallées françaises souffrit de la fermeture dela frontière. En 1809, par exemple, le Préfet de l'Ariège dénonçait les dangers d'une telle situation;

> *" Tant que les relations avec l'Espagne ne seront pas rétablies, on ne peut rien dire d'avantageux sur le commerce de ce département. L'Espagne lui offrait un débouché considérable qui n'existe plus."*
>
> Cité par A.Sirgant. (**317**)

Jusqu'au Second Empire, aucune route transpyrénéenne ne fut ouverte bien que le grand décret de 1811 sur la voirie française ait retenu la réalisation de trois axes internationaux dans les trois départements méridionaux de Midi-Pyrénées: prolongement de la route Toulouse-Foix (R.N.20) jusqu'à Puigcerda, par le col du Puymorens; prolongement de la route de Paris à Barèges (R.N.21) par Luz et Gavarnie; route de la vallée d'Aure. En 1813, un nouveau projet avait même été approuvé officiellement: il s'agissait d'établir une liaison routière par le port de Salau entre la vallée ariégeoise du Salat et celle de la Noguera Pallaresa en Espagne.

Jean Sermet a montré comment lespréoccupations militaires empêchèrent la réalisation de ces routes.

> *" Mais les militaires veillaient, sur le plan de la stricte défense nationale. En un temps qui ne connaissait que les déplacements pédestres et où les armes n'avaient qu'une portée limitée, les approches d'une position étaient, pour l'attaque, essentielles. Pour la défense donc, l'une des meilleures protections consistait à rendre impossible ou difficile la marche d'approche. En l'absence de commode chemin, pas moyen en particulier d'amener du canon. Voilà pourquoi les militaires*

français, ceux surtout du Génie, s'élevaient contre les routes carrossables qui eussent facilité l'avance des troupes espagnoles à travers les Pyrénées. L'absence de chemins de roulage défendait en soi la montagne."
J.Sermet. (677) p.33

C'est en 1877 seulement que fut ouverte la route du Somport, très occidentale par rapport à la région Midi-Pyrénées. Certes, la Haute-Garonne bénéficiait déjà depuis une dizaine d'années d'une route frontalière remontant la vallée de la Garonne jusqu'au Pont du Roi, par Saint-Béat et Foix. Mais prolongée de l'autre côté de la frontière, elle ne desservait que le Val d'Aran, entièrement isolé du reste de l'Espagne pour plusieurs décennies encore.

A la même époque aussi (1869), l'aménagement routier du col du Puymorens permit de relier Ax-les-Thermes à Puigcerda. Mais, là encore, aucune route n'existait dans le prolongement côté espagnol, et celle qui devait conduire vers Ripoll et Barcelone ne fut achevée qu'à la veille de la première guerre mondiale.

*

* *

Au bout du compte, du point de vue des relations inter-régionales, l'oeuvre routière entreprise au XVIII° siècle, et perfectionnée ensuite jusqu'à la mise en place du réseau ferroviaire, ne semble pas avoir hypothéqué les chances d'un développement économique de Midi-Pyrénées. L'absence de bonnes liaisons avec l'Espagne, par la partie centrale des Pyrénées, et la fermeture progressive de cette frontière pour des raisons politiques et militaires constituèrent sans doute un handicap, car les inconvénients d'une position excentrique au sein de l'espace fraçais ne pouvaient être compensés par le commerce international. Mais il ne faut sans doute pas exagérer ce handicap. L'histoire montre que la faiblesse des relations économiques franco-espagnoles au XIX° siècle relevait de causes plus profondes. Il ne fait aucun doute que dans un tout autre contexte, les projets routiers de 1811-1813 auraient été promptement réalisés. L'absence de routes transpyréneenes desservant Midi-Pyrénées a tout simplement sanctionné l'évolution divergente de l'économie des deux pays. Mais on se refusa de l'admettre. Cette frontière sur laquelle venaient buter les routes qui pénétraient dans les vallées, sur le versant français, cessa de nourrir les échanges pour alimenter périodiquement, et aujourdhui encore, les projets et les espoirs les plus insensés. Au lieu d'analyser lucidement

les causes profondes du retard économique de leur région, dont ils prirent conscience assez vite, les notables et les représentants des intérêts locaux attendirent vainement de l'extérieur l'impulsion qui rendrait la prospérité à leurs affaires. Ils finirent par se persuader, et tentèrent de persuader l'opinion, que des routes modernes, puis des voies ferrées transpyrénéennes seraient un atout décisif et suffiraient à provoquer la renaissance et l'essor des échanges franco-espagnols. Mais c'était oublier, qu'à la différence de la politique routière volontariste du XVIII° siècle, succédait l'ère du capitalisme triomphant. Désormais l'utilité de chaque infrastructure de transport s'évaluait, avant tout, en termes de rentabilité financière...Et la meilleure rentabilité supposait un trafic déjà important et régulier, déjà concentré sur un itinéraire assez précis. Routes ou voies ferrées étaient sans doute la condition nécessaire du développement économique. On se persuada volontiers qu'elles étaient aussi la condition suffisante, ce qui justifiait la passivité des classes dirigeantes de la région et leur attitude revendicative vis-à-vis du pouvoir central qui, seul ou presque, décidait de la répartition des infrastructures de transports.

*

* *,

II. MIDI-PYRENEES AU MILIEU DU XIX° SIECLE

ESQUISSE D'UN TABLEAU GEOGRAPHIQUE

Conçue dès le XVIII° siècle, l'organisation du réseau routier n'a pas subi d'altération fondamentale jusqu'à la construction des premières voies ferrées. Au XIX° siècle, la monarchie censitaire a simplement remis en état les grands axes, supprimé les lacunes qui y subsistaient et, surtout, favorisé le développement de la voirie secondaire placée sous l'autorité des communes et des départements.

Jusqu'au Second Empire, la vie de relation fut ainsi tributaire d'infrastructures de transport largement héritées de l'Ancien Régiome. L'oeuvre routière accomplie pendant la Restauration et la Monarchie de juillet ne saurait être cependant sous-estimée; dans le Midi toulousain au moins, si elle n'a guère modifié les lignes maîtresses de l'espace géographique, elle a largement contribué à l'intensification des échanges.

Il en fut de même dans le domaine de la navigation intérieure. Décider tardivement de la construction du canal latéral à la Garonne, c'était simplement améliorer des conditions de transport jugées trop aléatoires sur un fleuve capricieux mais déjà bien fréquenté. Les conséquences géographiques d'une telle entreprise ne pouvaient qu'être limitées et sans commune mesure avec celles qu'avait entraîné le creusement du canal du Midi au XVII° siècle, ou celles qu'aurait pu provoquer la réalisation d'un canal des Pyrénées entre Toulouse et Bayonne, dont l'idée mobilisa l'opinion méridionale à plusieurs reprises.

Après avoir présenté la genèse et la configuration des réseaux routiers et du système de voies navigables, il n'est pas sans intérêt d'envisager comment ces infrastructures, durablement inscrites dans l'espace, ont pu, à leur tour, contribuer à modeler la géographie de Midi-Pyrénées, orientant la répartition des hommes et des activités, favorisant ou contrariant la naissance ou l'épanouissement de ces activités et de la vie de relation.

Cette esquisse d'un tableau géographique au milieu du XIX° siècle présente un double intérêt. D'une part, elle constitue une référence indispensable pour apprécier les conséquences exactes de la "révolution ferroviaire", dont

le bilan, dressé parfois avec trop de hâte, inclut abusivement à son actif des phénomènes qui lui sont antérieurs ou étrangers. D'autre part, ce tableau s'avère essentiel pour comprendre la logique qui guida l'équipement ferroviaire des pays toulousains. Entreprises capitalistes par excellence, les compagnies de chemins de fer cherchèrent d'abord à équiper et à exploiter les itinéraires sur lesquels existait déjà un trafic suffisamment important, laissant augurer des profits substantiels. Si les techniciens ne pouvaient ignorer les données naturelles de l'espace géographique, — vigueur des pentes, rivières à franchir, contraintes climatiques...—, les gestionnaires, eux, firent preuve de la plus grande attention pour toutes les composantes humaines et économiques de cet espace. L'audace et les prouesses des premiers, qui firent l'admiration des contemporains, — et qui suscitent encore, bien souvent, notre étonnement— contrastent presque toujours avec la prudence des seconds. Ces derniers, instruits par les déboires financiers de certaines opérations téméraires, refusèrent de s'engager dans des réalisations dont la rentabilité n'était pas évidente sans avoir obtenu des garanties suffisantes de la puissance publique en cas d'exploitation déficitaire. Il n'est donc pas étonnant que la mise en place du réseau ferré ait été guidée par la hiérarchie antérieure des courants de trafic. L'équipement prioritaire des axes les plus fréquentés — ceux dont les perspectives de rentabilité semblaient les meilleures — n'a fait que figer dans l'espace quelques lignes de force déjà bien dessinées, renforçant encore leur prépondérance au détriment d'axes moins chargés, donc plus tardivement pourvus d'une voie ferrée. Cela aggrava encore les différenciations spatiales déjà sensibles au milieu du XIX° siècle. Est-il si évident qu'à l'échelle de la région le développement du réseau ferroviaire ait bouleversé l'organisation de l'espace au point que l'on puisse parler de "révolution ferroviaire"? La réponse à cette question est moins simple qu'on ne le croit souvent; elle suppose mieux connue la répartition des hommes et des activités dans Midi-Pyrénées avant la construction des premières voies ferrées.

1. L'évolution démographique.

Pour quatre des huit départements de la région Midi-Pyrénées, le recensement de 1846 a marqué le terme d'une période de croissance démographique. Deux autres, le Tarn et le Lot, l'ont atteint peu après, en 1851. En Haute-Garonne la rupture apparaît moins nettement: brutalement stoppée en 1846, la croissance de la population reprit à un rythme très faible pendant une décennie (1856-1866) avant que ne s'amorce, comme partout, une longue phase de déclin. Toutefois,

si l'on exclut Toulouse, le maximum démographique se situe également en 1851 pour l'ensemble des autres communes du département. Seul l'Aveyron semble donc avoir échappé à cette rupture démographique du milieu du XIX° siècle, continuant d'enregistrer des gains de population modestes mais réguliers pendant plusieurs décennies, jusqu'en 1886.

Ainsi, en Midi-Pyrénées, avant même que la première voie ferrée n'ait été ouverte au trafic, étaient apparus des signes évidents d'un malaise démographique. Symptôme d'une économie peu dynamique, la dépopulation ne saurait donc être attribuée aux bouleversements que le chemin de fer introduisit par la suite dans tous les secteurs d'activité, et qui gagnèrent rapidement tous les petits pays qui composent cette région. Antérieure à la"révolution des transports", il semble cependant bien improbable qu'elle n'en ait pas subi les effets. Une étude dynamique des phénomènes démographiques pendant la première moitié du XIX° siècle devrait permettre de préciser dans quelle mesure les nouvelles conditions de la vie de relation, créées par les chemins de fer, ont renforcé ou altéré les processus qui affectaient auparavant l'évolution et la répartition de la population régionale.

a) les sources.

Les résultats des recensements de 1801 et 1806 constituent les premières références complètes et crédibles pour l'analyse de l'évolution démographique à l'époque contemporaine. Pendant l'Ancien Régime, il n'y eut jamais de recensement général. Dans Midi-Pyrénées, seuls quelques dénombrements de valeur inégale furent effectués par les Intendants mais à des dates et sur des bases différentes selon les généralités, ce qui rend bien délicates les comparaisons.

Trop souvent considéré comme le premier recensement complet pour la France, le recensement de 1801 ne fut qu'une enquête imparfaite, réalisée en l'an VIII, auprès des Maires, à la demande du Ministère de l'Intérieur. Sur cette base, la population de Midi-Pyrénées se serait élevée à 2 040 000 habitants, ce qui semble traduire une assez nette sous-estimation. Le chiffre obtenu cinq ans plus tard — 2 200 000 habitants — était sans doute plus proche de la réalité, la vérité se situant vraisemblablement entre les deux.

Sans doute plus exact, le recensement de 1806 présente un autre intérêt par rapport à celui de 1801: il permet d'analyser avec une assez bonne précision la répartition de la population. En effet, ses résultats ont été repris par les préfets, en 1809, afin de distinguer, au cours d'une enquête dite "enquête des 2000", les communes qui comportaient au moins 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu. Il s'agissait, pour l'administration, d'appliquer le décret du 25 novembre 1808, qui avait institué une taxe

sur les boissons entrant dans ces localités. On ne saurait donc s'étonner de trouver dans certains dossiers d'archives le même chiffre de population pour une commune urbaine en 1806 et en 1809. En 1809, il n'était pas question de se livrer à un nouveau dénombrement, mais tout simplement de ventiler les effectifs recensés trois ans plus tôt entre population éparse et population agglomérée. Seuls quelques préfets fournirent une nouvelle évaluation de la population totale de certaines communes. Ils le firent par contre plus systématiquement en 1810-1812, lorsqu'ils effectuèrent une nouvelle enquête du même type, dite enquête des 1000, beaucoup plus fine, et qui prenait en compte toutes les communes ayant au moins 1 000 habitants agglomérés au chef-lieu.

M.Reinhard a souligné tout l'intérêt de cette première distinction entre communes rurales et communes urbaines, longtemps ignorée par les historiens de la population. En effet, dans les statistiques françaises, il faut attendre le recensement de 1846 pour qu'apparaisse à nouveau le souci d'identifier les communes urbaines.La définition qui fut alors retenue est restée en usage jusqu'à nos jours: une commune était automatiquement classée comme commune urbaine, et sa population décomptée au titre de la population urbaine, quand son chef-lieu groupait au moins 2 000 habitants. En reprenant et reconnaissant officiellement un critère déjà utilisé fortuitement en 1809, pour des raisons fiscales, les statisticiens ont rendu assez facile la mesure des progrès de l'urbanisation dans la première moitié du XIX° siècle.

Le seuil de 2000 habitants agglomérés au chef-lieu peut sans doute être discuté. Dans le Midi toulousain, il exclut bien des bourgs dont D.Faucher a souligné le caractère indéniablement urbain, évoquant *"la persistance de la vie urbaine dans un très grand nombre de localités qui, en d'autres régions, ne seraient que de très gros villages"*.

> *"On pourrait citer par dizaines ces bourgs,de 1000 habitants parfois, qui conservent des fonctions de liaison et de rassemblement comme au temps des communications difficiles."*
>
> D.Faucher. (200) p.11.

Cette réserve faite, et faute de mieux, on admettra ici le critère numérique officiel, tout au moins pour les études d'ensemble. Dans certains cas toutefois, lorsqu'il était évident que la population agglomérée avait été manifestement exagérée lors d'un seul recensement, ce qui conférait automatiquement, mais de façon éphémère, le titre de ville à une commune rurale bien peuplée, il a fallu procéder à quelques rectifications. S'expliquent

ainsi les quelques différences qui peuvent apparaître entre les chiffres officiels et les effectifs de la population urbaine mentionnés dans les tableaux statistiques reproduits dans ces chapitres.

Le nombre d'habitants agglomérés au chef-lieu permet d'identifier assez correctement les villes de Midi-Pyrénées lors des recensements successifs. Il n'est guère utilisable pour suivre leur évolution démographique. Pour cela, c'est la population totale des communes urbaines qui doit être retenue. En effet, si l'augmentation de la population agglomérée témoigne presque toujours d'une extension du noyau dense de l'habitat par adjonction de constructions nouvelles, elle traduit aussi, bien souvent, l'incorporation à ce noyau de hameaux ou de maisons isolées, antérieurement recensés au titre de la population éparse. Comparer la population agglomérée à deux époques différentes reviendrait donc à porter à l'actif de la croissance la population initiale de ces écarts et de l'habitat dispersé, récemment phagocytés par le développpement spatial du tissu urbain. En un siècle où disparurent les vieux murs qui entouraient bien des cités, la vie et les activités de la population éparse du territoire communal étaient d'ailleurs de plus en plus indissociables de celles du noyau urbain central. Sauf exception, l'effectif de la population agglomérée peut donc servir de critère commode — mais discutable — pour distinguer, à un moment donné, villes et capagnes, mais on ne saurait l'utiliser, sans risque d'erreur grossière, pour mesurer la croissance démographique réelle de chaque ville.

S'ils ne permettent pas de distinguer population urbaine et population rurale, les recensements effectués entre 1806 et 1846 constituent des repères suffisamment précis pour mesurer l'évolution de la population totale de chaque commune. En 1811 et 1816, on s'est contenté d'évaluations sommaires, sur la base des données de 1806 et c'est en 1821 seulement que fut effectivement organisé un véritable recensement général. En 1826, à nouveau, on eut recours à une estimation. Avec le dénombrement de 1831, s'ouvrit par contre, l'ère des recensements quinquennaux, dont la régularité n'a pas subi d'altération, sauf en 1871, jusqu'à la première guerre mondiale. Dans les premières années de la Monarchie de Juillet, la création de la Statistique Générale de la France (1834) facilita le traitement et la publication systématique des résultats. Un fort volume, paru en 1837 — Statistique générale de la France. Territoire et Population — reprit les principales données des recensements effectués depuis 1801 ainsi qu'un précieux tableau rétrospectif des naissances et des décès dans chaque département, depuis l'an X.

Deux séries de raisons conduisent à privilégier dans ce chapitre le dénombrement effectué en 1846. D'une part il semble qu'à cette date les opérations de recensement aient été relativement bien conduites: les âges sont à nouveau mentionnés et, on l'a vu, la distinction population agglomérée — population éparse permet d'identifier facilement toutes les communes urbaines. D'autre part, ce recensement a été effectué avant la grande crise économique — et politique — du milieu du siècle, qui ébranla tout l'équilibre économique et social des pays du sud-ouest français (**161** et **207**). On peut donc considérer qu'il donne la dernière image d'une longue période de croissance de la population, juste avant que ne s'amorce un peu partout le déclin démographique et que la "révolution ferroviaire" ne menace — fût-ce, au bout du compte, pour les consolider plus durablement — les points forts de la hiérarchie urbaine et les lignes de force qui les unissaient.

A partir de 1801, les statistiques de l'état-civil donnent, pour chaque département, le nombre des naissances et celui des décès. Il est donc très facile de calculer, année par année, le solde naturel, et d'en déduire le solde migratoire correspondant à chaque période intercensitaire. La comparaison des résultats bruts de deux recensements successifs donne l'évolution de la population totale. Une fois défalquée la part qui revient à l'excédent des naissances, il reste en effet ce qu'il faut bien considérer comme la différence entre les arrivées et les départs. Ce dernier chiffre ne peut refléter la réalité du solde migratoire que dans la mesure où les données qui ont été utilisées pour son calcul ne sont pas, elles-mêmes, trop entachées d'erreur. Toute surestimation de la population totale, comme toute sous-estimation de l'excédent naturel, conduisent automatiquement à gonfler le solde migratoire, et inversement. On ne saurait donc accorder une trop grande signification à de minimes variations entre deux périodes successives. Seules les grandes tendances méritent d'être interprétées. C'est dans ce but qu'on a regroupé, dans les tableaux présentés ici, les données relatives à plusieurs quinquennats intercensitaires. Un certain nombre d'erreurs se trouvent ainsi éliminées. On peut espérer, en effet, qu'un solde migratoire quinquennal surestimé à la suite d'un recensement pêchant par excès est corrigé par celui des cinq années postérieures, lorsque le recensement suivant rétablit un effectif de population plus conforme à la réalité. Tout cela suppose néanmoins que le solde naturel ait été, lui-même, correctement enregistré.

Jusqu'en 1866, c'est sur la base du nombre annuel des naissances et des décès, pour chaque département, qu'ont été effectués les calculs. Les résultats diffèrent légèrement de ceux qui furent portés sur la statistique officielle rétrospective publiée en 1901 par la Statistique générale de la France — et repris par l'Annuaire statistique rétrospectif de l'INSEE, en 1966 —, pour toutes les périodes

intercensitaires depuis 1831. Dans un cas, le solde naturel correspond en effet à cinq années civiles; dans l'autre, il semble corrigé pour recouvrir la période exacte, au mois près, séparant deux recensements. Il a paru préférable de conserver malgré tout les données par années civiles, a priori moins correctes, car elles offraient la possibilité d'appréhender les fluctuations annuelles de la natalité et de la mortalité, qui expliquent bien des variations du solde naturel d'une période quinquennale à l'autre, en particulier lors des grandes épidémies. Par ailleurs, elles avaient le mérite de distinguer naissances et décès depuis 1801, alors que la statistique rétrospective, couramment utilisée, ne fournit que les soldes, et à partir de 1831 seulement.

b) *l'évolution de la population de Midi-Pyrénées pendant la première moitié du XIX°. siècle.*

- L'évolution globale. Par rapport au recensement de 1806, le dénombrement effectué en 1821 enregistre tout à la fois les conséquences des guerres napoléoniennes et les effets des nouvelles tendances du mouvement naturel, sans qu'il soit possible de distinguer nettement les unes des autres. Entre ces deux dates, la population de Midi-Pyrénées a faiblement progressé. Cela n'a rien d'original: son taux de croissance fut pratiquement égal à la moyenne nationale(4,7%) Pendant cette période, aucun département ne semble avoir connu une évolution très différente: de l'un à l'autre, compte tenu des imperfections de la statistique, les écarts sont trop faibles pour permettre d'avancer la moindre interprétation.Il en fut par contre tout autrement au cours du quart de siècle suivant. (Fig. 3)

Entre 1821 et 1846, dans ses frontières de l'époque, le pays tout entier gagna près de 5 millions d'habitants. Comme précédemment, Midi-Pyrénées participa à cet essor, mais sa contribution y fut sensiblement plus modeste: 300 000 habitants supplémentaires ne représentaient qu'une croissance de l'ordre de 13%, nettement inférieure à la moyenne nationale (16,2%). Dès les débuts de la Monarchie de Juillet, bien des signes laissaient présager un renversement imminent de tendance

Même s'ils ne révélaient qu'exceptionnellement un déficit naturel, dans certains départements, le Gers et le Tarn-et-Garonne en particulier, les bilans annuels du mouvement naturel se réduisaient, l'écart devenant de plus en plus faible entre le nombre des naissances et celui des décès. Plus inquiétantes sans doute apparaissaient aussi, presque partout, sauf en Haute-Garonne, les premières manifestations ou la persistance de déficits migratoires. Mais, globalement déficitaire pour l'ensemble de la région entre 1821 et 1846

(- 34 000), le solde migratoire n'amputait encore que de 10% les gains de population liés au mouvement naturel pendant la même période (+ 330 000).

Tout changea brutalement après 1846. En l'espace de dix ans, les excédents de naissances s'amenuisèrent au point de ne plus compenser les pertes consécutives à l'émigration hors de Midi-Pyrénées. De 1846 à 1856, la région perdit ainsi 45 000 habitants, le mouvement naturel (+42 000) ne pouvant plus effacer que la moitié du déficit migratoire (- 87 000). Et cela ne peut être uniquement attribué à une mauvaise conjoncture économique, puisque, dans les décennies suivantes, le même déséquilibre se maintint, sensiblement atténué entre 1856 et 1866, mais tout aussi net de 1866 à 1881.

PERIODES	EVOLUTION GLOBALE		SOLDE NATUREL	SOLDE MIGRATOIRE
	nombre	%		
1806-1821	+ 105 103	+ 4,7%	+ 193 342	- 88 239
1821-1846	+ 299 524	+13,0%	+ 333 589	- 34 065
1846-1856	- 45 352	- 1,8%	+ 42 373	- 87 545
1856-1866	- 6 527	- 0,3%	+ 47 951	- 54 478
1866-1881	- 45 586	- 1,8%	+ 41 983	- 87 569

Tableau n° 4 . Solde naturel et solde migratoire dans l'évolution de la population de Midi-Pyrénées (1806-1881).

Source. Statistique générale de la France.

Statistiquement, l'exode apparaît bien comme le facteur essentiel de la dépopulation, mais ses effets ne se révélèrent vraiment qu'au moment où s'effondra le solde naturel. En effet, depuis 1806 au moins, le bilan migratoire s'était toujours soldé par un déficit. Sensiblement réduit entre 1821 et 1846, il retrouva ensuite un volume identique à celui du début du siècle, — - 5 500 à - 6 000 par an —, après une intensification temporaire pendantla décennie 1846-1856.

Contrairement à une idée parfois combattue, c'est bien l'amenuisement subit et durable du solde naturel qui provoqua et entretint le déclin de la population dans la région Midi-Pyrénées, au milieu du XIX° siècle. On ne saurait donc s'étonner de voir tous les observateurs contemporains du phénomène dénoncer la dénatalité et non l'exode comme cause principale de la dépopultaion. Ils privilégiaient logiquement le facteur qui leur semblait

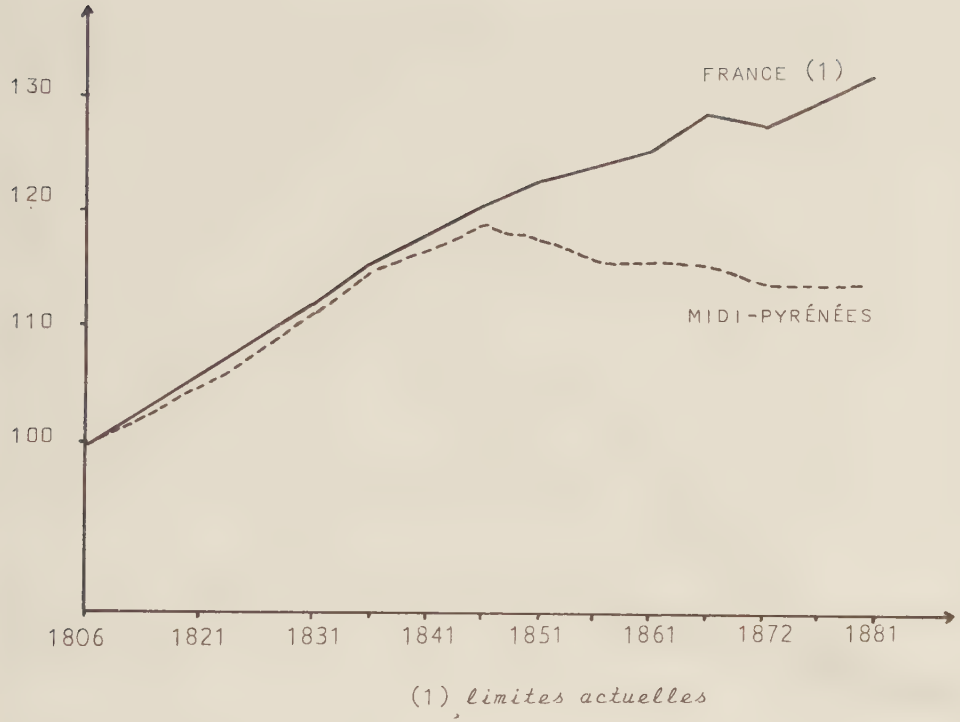


FIG. 2 . ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA POPULATION EN FRANCE ET DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1806-1881).

Source. Recensements

ANNÉES	POPULATION
1806	2 200 880
1821	2 305 983
1836	2 519 067
1846	2 605 507
1851	2 598 491
1856	2 560 155
1866	2 553 628
1872	2 503 739
1876	2 515 042
1881	2 508 239

TABLEAU N° 5 . LA POPULATION DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1806 – 1881).

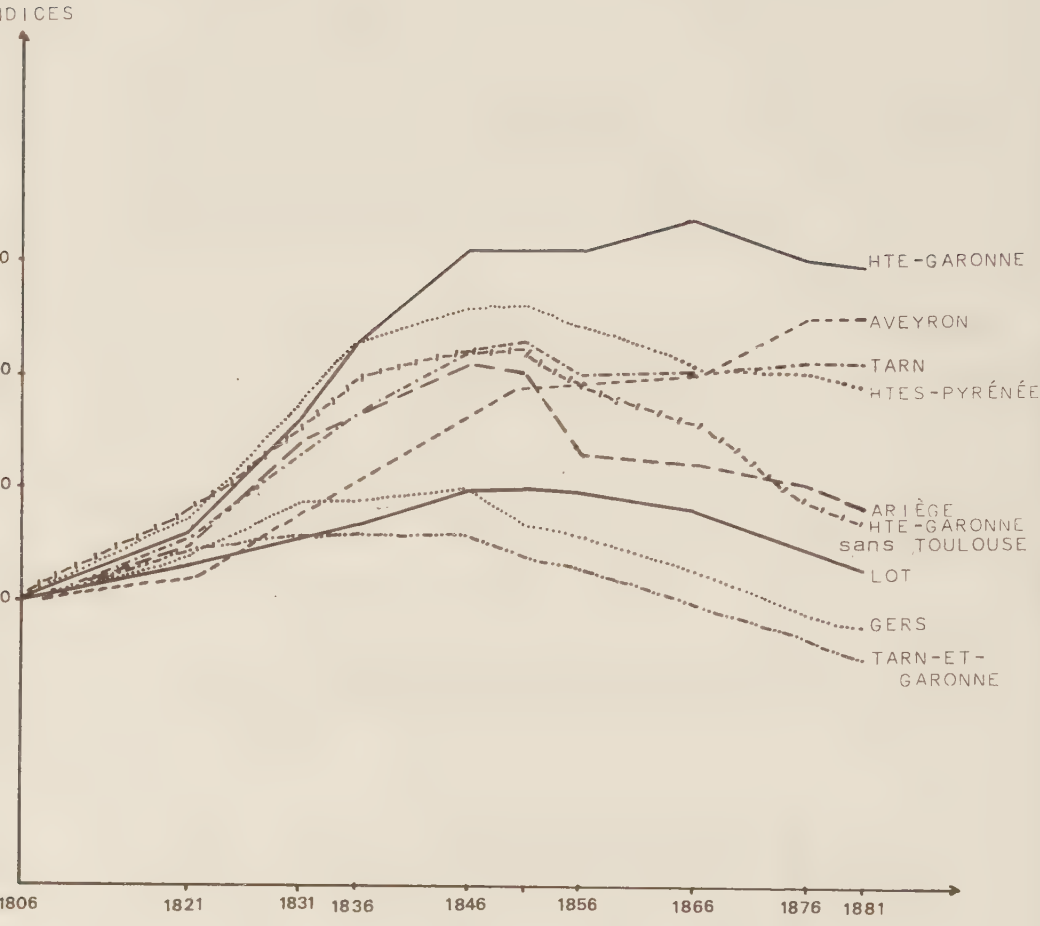


FIG. 3 . L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1806-1881).

– INDICE 100 EN 1806–

Source. *Recensements.*

provoquer directement ce renversement d'une tendance séculaire et négligeaient, sans doute abusivement, les méfaits d'une émigration qui n'avait alors plus rien de très original puisqu'elle concernait chaque année, depuis des décennies, plusieurs milliers d'individus, sans avoir compromis jusque là la croissance démographique.

C'est également bien avant l'ouverture des premières voies ferrées dans le sud-ouest de la France, en 1856, qu'un processus d'exode régional affectait la croissance de la population de Midi-Pyrénées. Il serait vain, comme on l'a fait parfois un peu hâtivement, d'imputer à la naissance et au développement des transports ferroviaires un rôle déterminant dans le déclenchement du déclin démographique. La simultanéité chronologique ne doit pas faire illusion. Dès la fin de l'Ancien Régime, le réseau routier moderne était suffisamment étoffé pour ne plus constituer un obstacle à l'émigration vers d'autres régions françaises. A partir de la Restauration, l'intensification des échanges interrégionaux contribua sans soute à créer et à diversifier les filières de l'exode définitif ou à les renforcer lorsque les migrations temporaires les avaient déjà explorées.

A partir des années 1846-1856, l'accentuation de la dénatalité fut telle que le bilan démographique naturel ne parvint plus à compenser un solde migratoire régulièrement déficitaire depuis plusieurs décennies. C'est bien là le phénomène essentiel, car l'exode régional ne semble pas avoir connu une aggravation exceptionnelle à ce moment-là, si l'on excepte les années de la grande crise qui marqua le milieu du siècle. Mais privé du contrepoids que constituait jusque là l'excédent des naissances sur les décès, il provoqua la perte du quart des effectifs humains de Midi-Pyrénées entre 1846 et 1954.

— Les disparités de la croissance entre les différents départements. Entre les deux recensements de 1806 et de 1846, tous les départements de Midi-Pyrénées n'ont pas également contribué à la croissance de la population régionale. Deux d'entre eux, le Gers et le Tarn-et-Garonne connurent même une progression bien médiocre, inférieure à 10%. (Fig.)

- Gers et Tarn-et-Garonne. Dans ces deux départements, sans le bref sursaut des années 1841-1846, le maximum démographique se situerait en 1831. C'est la faiblesse du solde naturel, beaucoup plus qu'une émigration définitive plus intense qu'ailleurs, qui explique l'apparition précoce des premiers signes d'essouflement de la croissance. En l'espace de 15 ans (1831-1846), l'excédent des naissances sur les décès n'a pas atteint 3000 unités — 2400 dans le Gers, 2900 dans le Tarn-et-Garonne — alors qu'il était de 14 000 dans le Lot, le plus mal doté des autres départements, et dépassait 30 000 dans l'Ariège, l'Aveyron, la Haute-Garonne et le Tarn. Dès les premières années de la Monarchie

de Juillet, les taux de natalité y étaient à peine de 25‰, soit deux points au moins en deçà de ceux du Lot (27‰) et des Hautes-Pyrénées (27,2‰), l'Ariège, l'Aveyron, la Haute-Garonne et le Tarn égalant ou dépassant au même moment la moyenne nationale (30‰). Dans le Gers et le Tarn-et-Garonne, les taux de mortalité ne présentant aucun écart significatif par rapport aux extrêmes constatés dans la région, on est conduit à souligner le rôle déterminant de la dénatalité dans l'effondrement précoce des excédents naturels. Dans les années 1806-1810, ces deux départements étaient pourtant loin d'avoir les plus faibles taux de natalité de la région Midi-Pyrénées (tableau n° 6). C'est ensuite seulement, et très progressivement semble-t-il, qu'est apparue la tendance à une dénatalité plus rapide, sans qu'il soit possible de déceler une rupture significative dans cette évolution.

DEPARTEMENTS	1806-1810	1831-1836
ARIEGE	28,5	31,8
AVEYRON	26,9	30,8
HAUTE-GARONNE	33,2	29,7
GERS	29,1	24,5
LOT	33,2	27,0
HAUTES-PYRENEES	28,9	27,2
TARN	33,7	30,7
TARN-ET-GARONNE	31,6	25,0
FRANCE	31,7	29,9

Tableau n° 6 . Les taux de natalité en 1806-1810 et 1831-1836.(taux pour mille habitants).

Source. Calculs d'après des données des recensements et de l'état-civil. Statistique générale de la France.

A l'inverse, c'est dans le Gers et le Tarn-et-Garonne que les soldes migratoires présentaient les plus faibles déficits dans la première moitié du XIX° siècle (fig.). A cet égard, il est d'ailleurs intéressant de constater qu'existait, dans la région Midi-Pyrénées, une assez nette corrélation entre le volume des soldes naturels et celui des soldes migratoires: globalement, les soldes migratoires de chaque département semblent avoir été d'autant plus déficitaires que l'excédent des naissances sur les décès

était plus substantiel. Cette corrélation se vérifie partout sauf en Haute-Garonne, où la croissance de Toulouse imprimait à la croissance démographique une allure plus originale.

Tout invite donc à formuler une hypothèse majeure. Confrontés au délicat problème de l'équilibre ressources-population, les groupes humains y ont répondu en adoptant des comportements démographiques différents: les uns, en limitant précocement leur descendance naturelle, les autres, plus prolifiques, en allégeant leurs effectifs par l'émigration. Cette hypothèse est d'autant plus intéressante qu'elle renforce l'interprétation d'A.Armengaud pour qui, avant même le milieu du XIX° siècle, la médiocrité des progrès économiques dans ces pays aurait conduit les hommes à trouver des solutions purement démographiques afin d'améliorer ou de maintenir entre leur nombre et leurs ressources un équilibre dont la grande dépression de 1847-1851 révéla la précarité. (**161**)

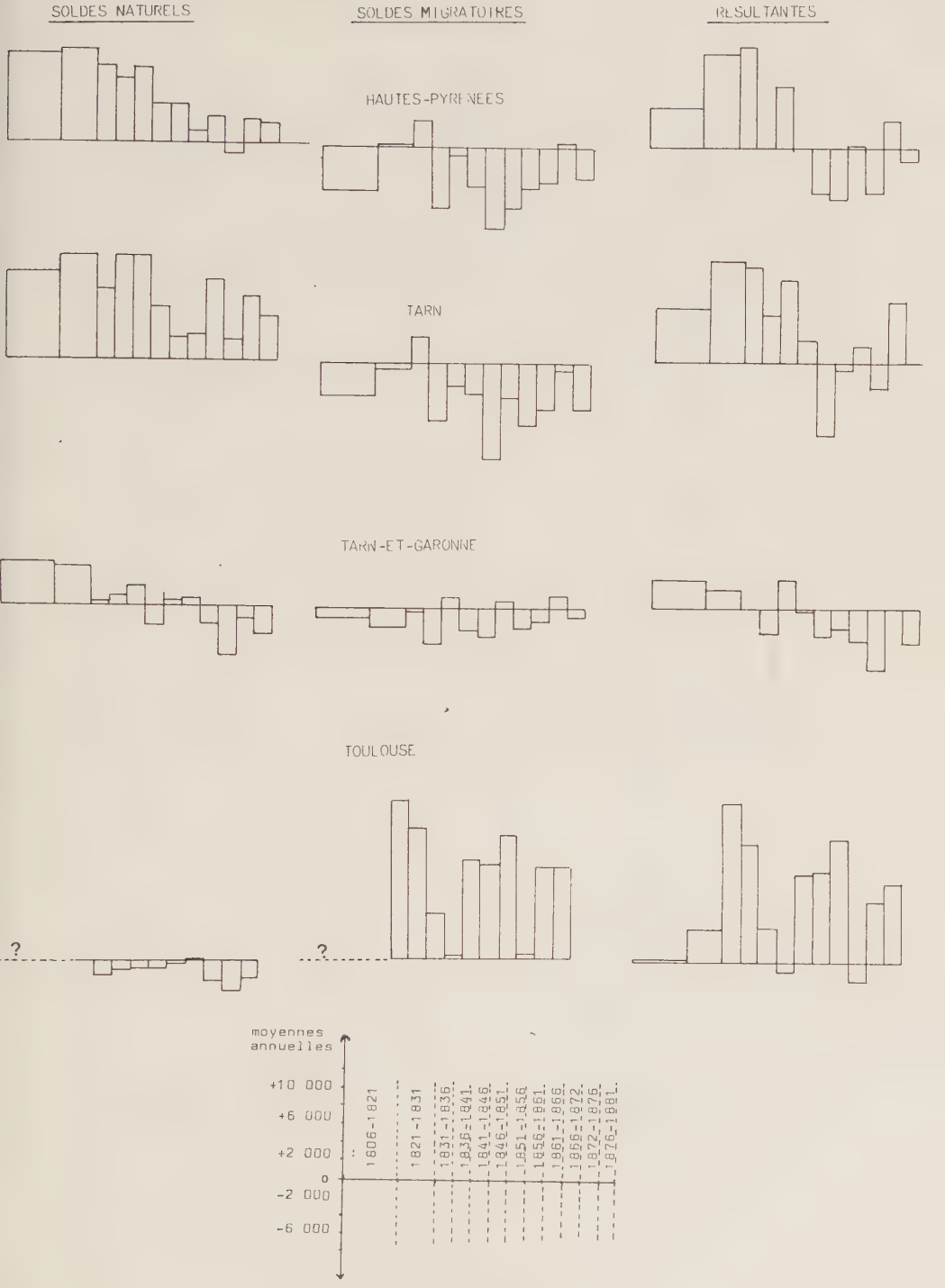
Par contre, tout au moins pour le Gers et le Tarn-et-Garonne, il semble bien difficile de suivre le même auteur ou R.Brunet (**173**) lorsqu'ils considèrent la dénatalité comme une conséquence majeure de l'émigration antérieure. Que l'exode hors de la région ait, peu à peu, contribué à la chute de la natalité en altérant la structure par âges, cela ne fait aucun doute dans le dernier tiers du XIX° siècle. Qu'il soit le facteur originel du déclin démographique, dès la Monarchie de Juillet, paraît pour le moins discutable.

La dénatalité qui affecta précocement le Gers et le Tarn-et-Garonne ne saurait être uniquement la conséquence d'un vieillissement de la population consécutif à l'exode antérieur de forts contingents de jeunes. Certes, en 1856, ces deux départements présentaient une structure d'âges où les classes d'adultes et de vieillards étaient proportionnellement plus nombreuses qu'ailleurs dans la région (fig. 5), mais les déficits migratoires des décennies précédentes ne peuvent, seuls, expliquer ces différences. Cumulées depuis 1806, les pertes par émigration ne représentaient que 5 à 7,5% de la population recensée en 1856, alors qu'elles dépassaient 10% dans tous les autres départements, sauf en Haute-Garonne, où l'attraction de Toulouse laissait un excédent d'immigration.

DEPARTEMENTS	SOLDE MIGRATOIRE 1806-1856	en % de la population recensée en 1856
ARIEGE	- 49 681	19,8
AVEYRON	- 45 162	11
HAUTE-GARONNE	+ 13 672	2,8
GERS	- 12 550	7,5
LOT	- 32 261	14,3
HAUTES-PYRENEES	- 36 955	15
TARN	- 35 311	10
TARN-ET-GARONNE	- 17 261	5
TOTAL	-215 509	8,4

Tableau n° 7 .Les soldes migratoires 1806-1856 .

SOLDES NATURELS
SOLDES MIGRATOIRES
RESULTANTES
ARIEGE
AVEYRON
HAUTE-GARONNE
GERS
LOT



G. 4 . SOLDES NATURELS, SOLDES MIGRATOIRES ET CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1806-1881).

Source. Statistique générale de la France.

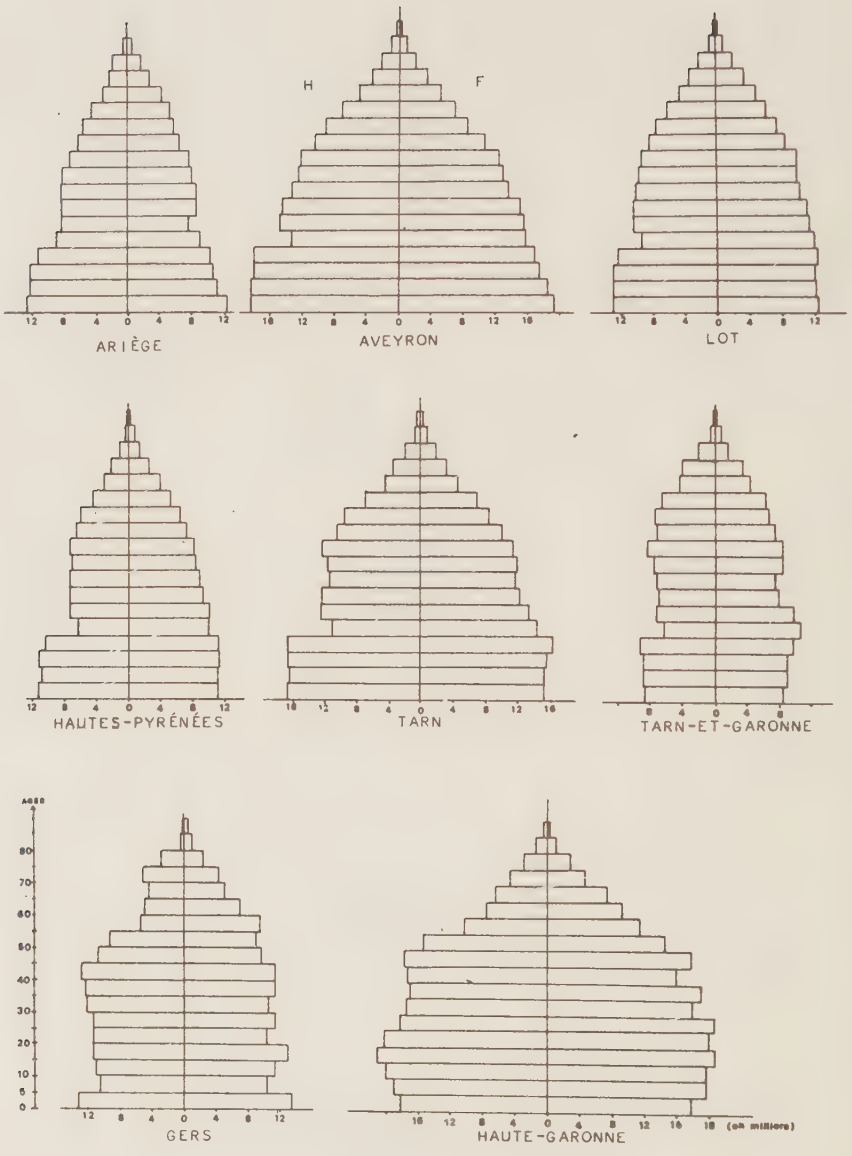


FIG. 5

LA STRUCTURE PAR ÂGES DANS LES DÉPARTEMENTS DE MIDI-PYRÉNÉES.
— RECENSEMENT DE 1856 —

En 1856, le vieillissement de la population dans le Gers et le Tarn-et-Garonne s'explique plutôt par la médiocrité de la natalité depuis depuis de longues années. Eux aussi, cumulés depuis 1806, les excédents de naissances n'avaient entraîné, en un demi-siècle, qu'une croissance de la population de 10,3% dans ces deux départements, alors qu'ils donnaient des gains supérieurs à 20% dans le Lot (21,7%) et la Haute-Garonne (27,2%), supérieurs à 30% ailleurs et atteignant même 37,8% dans les Hautes-Pyrénées.

Ajoutons enfin que les taux de fécondité, qui permettent d'éliminer l'influence de la structure par âges, atteignaient à peine 82% dans le Gers et le Tarn-et-Garonne en 1851-1856 alors qu'ils dépassaient 87% dans les autres départements, l'Ariège et l'Aveyron détenant les records avec 104 et 108% .

Tout concorde donc pour attribuer à la dénatalité, et plus précisément encore à la faiblesse de la fécondité, un rôle majeur dans la stagnation relative puis dans le déclin de la population du Gers et du Tarn-et-Garonne. Sans être négligeable l'émigration n'a joué qu'un rôle secondaire dans l'évolution démographique de ces deux départements, tout au moins jusqu'aux débuts de la IIIº République.

A partir de 1846, ce qui fait l'originalité du Gers et du Tarn-et-Garonne dans Midi-Pyrénées, c'est beaucoup moins les pertes de population par émigration que l'apparition et le maintien d'un solde naturel négatif, exceptionnel ailleurs. En vingt ans, de 1846 à 1866, les décès l'emportèrent 13 fois sur les naissances dans le Gers et 14 fois dans dans le Tarn-et-Garonne, alors qu'un tel déficit se manifestait moins de six fois ailleurs. Globalement, le Gers et le Tarn-et-Garonne sont d'ailleurs les deux seuls départements à présenter un solde naturel négatif au cours des deux décennies 1846-1856 et 1856-1866. Et un solde naturel beaucoup plus déficitaire que le solde migratoire au cours de la deuxième période, comme si se produisait un mouvement de compensation, l'aggravation de l'un des soldes étant en partie équilibré par la réduction de l'autre.

— Lot et Hautes-Pyrénées.

Dans le Lot, la médiocrité de la croissance démographique pendant la première moitié du XIXº siècle s'explique aussi par la relative modestie des gains naturels, mais le solde migratoire, plus nettement déficitaire, paraît y avoir joué un rôle plus déterminant que dans le Gers et le Tarn-et-Garonne.

Plus élevés au début du siècle que dans ces deux départements (33,2‰), la natalité y déclina aussi vite mais se maintint à un niveau suffisant pour empêcher l'apparition des premiers excédents de décès avant les années 1856-1866. Toutefois, dans la décennie précédente, le solde naturel s'était amenuisé rapidement et le maximum démographique fut atteint en 1851, lorsqu'il n'arriva plus à compenser les pertes causées par l'émigration.

Dans les Hautes-Pyrénées, la courbe de l'évolution démographique s'est infléchie beaucoup plus tôt et le ralentissement y fut d'autant plus net (+2,9% entre 1836 et 1846) que la croissance avait été, auparavant, très rapide, en particulier entre 1821 et 1836 (+15,1%). Le maximum démographique du XIX° siècle fut atteint en 1846. Après cette date, et jusqu'en 1921, tous les recensements confirmèrent la diminution de la population, ceux de 1866 et 1876 n'indiquant que des pauses éphémères dans ce long déclin qui effaça pratiquement tous les gains enregistrés depuis 1806.

Dans ce département, la baisse de la natalité se manifesta très lentement et de façon beaucoup moins nette que dans le Gers, le Tarn-et-Garonne ou le Lot. Le ralentissement de la croissance démographique s'explique essentiellement par l'apparition d'un déficit migratoire important: + 2 883 entre 1831 et 1836, — 6 854 entre 1836 et 1841. Mais, ici encore, c'est l'affaissement brutal du solde naturel, après 1846, qui mit un terme à un demi-siècle de croissance, car s'il ne s'améliora pas globalement, le solde migratoire n'atteignit qu'exceptionnellement par la suite un déficit comparable à celui des années 1836-1841.

Le Lot et les Hautes-Pyrénées offrent donc deux exemples de départements dans lesquels l'émigration n'a cessé de contrarier l'augmentation de la population dans la première moitié du XIX° siècle. Mais, dans un cas comme dans l'autre, la diminution de la population ne s'est vraiment amorcée qu'au moment où les excédents de naissance s'amenuisèrent au point de ne plus compenser les déficits migratoires. Dans quelle mesure la persistance de l'émigration, depuis le début du premier Empire au moins, a-t-elle entraîné cette réduction du solde naturel en accentuant le vieillissement de la population? La réponse est moins évidente que pour le Gers et le Tarn-et-Garonne. A priori rien n'exclut ce processus, car dans ces deux départements les déficits migratoires ont été suffisamment prononcés depuis le début du siècle pour avoir modifié la structure par âges (Tableau n° 8). Mais rien ne permet non plus de trancher nettement car la faiblesse relative de la natalité a pu également jouer dans ce sens. En 1851-1856, les taux de fécondité du Lot (91,8‰) et des Hautes-Pyrénées (87,1‰) étaient très en deçà de la moyenne nationale (101‰) ou des taux de l'Ariège, de l'Aveyron et du Tarn, sans toutefois atteindre la médiocrité de ceux du Gers et du Tarn-et-Garonne évoqués ci-dessus.

Au bout du compte, le Lot et les Hautes-Pyrénées assurent la transition entre le Gers et le Tarn-et-Garonne, où la dénatalité paraît avoir joué le rôle essentiel dans l'évolution démographique de la première moitié du XIX° siècle, et l'ensemble des départements orientaux de Midi-Pyrénées (Aveyron, Tarn, Haute-Garonne et Ariège), où les phénomènes migratoires semblent l'avoir emporté. A choisir, on rattacherait le Lot au premier type et les Hautes-Pyrénées au second.

DEPARTEMENTS	TAUX DE FECONDITE ‰
ARIEGE	104
AVEYRON	108,2
HAUTE-GARONNE	86,6
GERS	81
LOT	91,8
HAUTES-PYRENEES	87,1
TARN	96,7
TARN-ET-GARONNE	82
FRANCE	101,6

Tableau n° 8 . Les taux de fécondité en 1851-1856.

Source. Calculs d'après les données de la Statistique Générale de la France.

— Les départements orientaux: Aveyron, Tarn, Haute-Garonne, Ariège.

Ces départements semblent avoir échappé au ralentissement qui affecta, dès 1821, la croissance démographique dans le Gers et le Tarn-et-Garonne. Au contraire, les années 1821-1846 y furent même marquées par une accélération très sensible de son rythme. Certes, la progression exceptionnelle enregistrée en Haute-Garonne pendant ce quart de siècle (+23%) doit être mise en relation avec le développement rapide de la ville de Toulouse (+80%). Mais, même en excluant le chef-lieu, le seul gain de population dans l'ensemble des autres communes de ce département s'établit à 14,5%, c'est-à-dire au même niveau que les taux de croissance de la population totale constatés dans l'Aveyron (14,7%), l'Ariège (15,2%) et le Tarn (15%). Le contraste est donc net avec la modicité des gains démographiques dans le Tarn-et-Garonne (1,2%), le Gers (4,5%) et le Lot (7%).

A la différence des cas précédemment analysés, les quatre départements orientaux de Midi-Pyrénées ont aussi conservé des excédents naturels beaucoup plus importants jusqu'au milieu du XIX° siècle. A une ou deux exceptions près, chaque année, les naissances l'ont emporté sur les décès jusqu'en 1852-1853. Comme partout, la natalité avait cependant diminuée, mais, en 1831-1836, elle se maintenait assez nettement au-dessus de la moyenne régionale (tableau n° 6). Et en 1851-1856, sauf en Haute-Garonne, la

fécondité restait aussi plus élevée que dans le Gers, le Tarn-et-Garonne, le Lot et les Hautes-Pyrénées.

Tout ceci explique qu'après 1846 le mouvement naturel se soit le plus souvent soldé par un excédent; à lui seul il aurait même dû provoquer une légère croissance de la population tant dans la décennie des années de crise, de 1846 à 1856 (+4,4% en Aveyron, +2,3% dans le Tarn, +1,2% en Haute-Garonne, mais 0% en Ariège), qu'au cours des 25 années suivantes (15,3% en Aveyron, 9,3% en Ariège, 7,3% dans le Tarn et 1,9% en Haute-Garonne). Mais dans ces quatre départements l'excédent des naissances s'est trouvé sinon annulé, tout au moins fortement amputé par les déficits migratoires. L'analyse de ces derniers conduit à formuler des conclusions semblables à celles que suggéraient les données statistiques pour l'ensemble de la région: constamment négatifs — sauf en Haute-Garonne —, depuis 1806 au moins, mais surtout après 1836, les soldes migratoires d'un volume fluctuant d'une période intercensitaire à l'autre, n'ont pas enregistré, au milieu du XIX° siècle, une baisse suffisante pour expliquer le passage d'une phase de croissance à une phase de déclin démographique. Mais à ce moment-là, les excédents naturels, qui masquaient auparavant les effets négatifs de l'émigration, se trouvèrent brutalement réduits et en révélèrent l'ampleur exacte. L'émigration, déjà ancienne, ne prit pas une intensité particulière, et il est tout naturel que les contemporains aient attribué à la dénatalité la diminution des effectifs humains qu'ils constataient.

L'Aveyron constitue d'ailleurs l'exception qui confirme la règle; seul département à n'avoir atteint son maximum démographique qu'un demi-siècle après tous les autres, il fut aussi le seul dont la population conserva un taux de natalité particulièrement élevé pour la région, qui compensa un solde migratoire constamment déficitaire, avant comme après la décennie 1851-1861. En effet, l'amenuisement temporaire de l'excédent des naissances entre 1851 et 1861 résultait moins d'une baisse de la natalité que d'une augmentation accidentelle de la mortalité, liée à de graves épidémies, comme celle de choléra qui frappa le Rouergue en 1854-1855. Une fois éliminés ces facteurs temporaires de déséquilibre, le bilan naturel retrouva d'ailleurs, par la suite, ses excédents antérieurs.

> *"A partir de 1821, commence une longue période caractéristique du régime démographique du XIX° siècle en Aveyron. On a l'impression d'une prodigieuse vitalité du groupe humain rouergat. Les excédents de naissances demeurent forts chaque année malgré un taux de mortalité élevé en permanence et une émigration définitive dont le rythme ne cesse de s'accroître. Certes le maximum de la population du département date bien de 1886, mais la natalité se maintient à un bon niveau jusqu'en 1914."*
> R.Béteille. (**393**) p.57.

Croissance inégale pendant la première moitié du XIX° siècle, stagnation ou déclin ensuite, même analysée dans le cadre imparfait du département, l'évolution de la population de Midi-Pyrénées apparaît donc particulièrement complexe. Le passage d'une phase de croissance à une longue période de stagnation ou de déclin se produisit vers 1846-1851 en même temps qu'apparaissait une réduction brutale et durable des excédents naturels provoquée par une aggravation de la dénatalité. La simultanéité des deux phénomènes a souvent conduit les observateurs à considérer comme des causes des phénomènes qui ne faisaient que révéler les méfaits pourtant essentiels d'un exode régional déjà ancien.

Après les grandes crises de 1847-1851, le réservoir démographique que constituait jusque là la région Midi-Pyrénées se vida peu à peu car les excédents naturels n'étaient plus en mesure de le réalimenter pour compenser les prélèvements, pourtant relativement stables, de l'émigration.

Sans pour autant remettre en cause ce schéma, l'analyse détaillée des différentes situations départementales a révélé un autre phénomène intéressant: l'intensité de l'émigration — ou plus exactement le volume des déficits migratoires — semble avoir été d'autant plus forte que les excédents naturels étaient plus importants, comme si se produisait ainsi une compensation. Cela conduit à s'interroger sur les causes profondes des disparités constatées au sein de Midi-Pyrénées entre les départements précocement touchés par la dénatalité et ceux dont les populations plus prolifiques alimentaient des courants d'émigration plus puissants. L'inégal développement des villes et/ou des activités non agricoles peut-il expliquer des comportements démographiques aussi variés?

c) *villes et campagnes.*

Jusqu'en 1846 au moins, l'exode rural vers les villes de la région ou vers d'autres régions françaises n'a pas compromis la croissance démographique des campagnes de Midi-Pyrénées: par rapport à 1806, la population de l'ensemble des communes rurales a augmenté de 12,4% (+ 235 000). Et encore s'agit-il d'une évaluation minimale car plus de 70 000 habitants comptés en 1846 dans la population urbaine résidaient dans des communes qui n'ayant pas 2000 habitants agglomérés au chef-lieu étaient alors classées avec les communes rurales. Il faudrait donc tenir compte de cet effectif pour apprécier correctement l'évolution de l'ensemble des communes rurales, définies comme telles en 1806: la croissance de leur population serait alors de 16, %. Dans un cas comme dans l'autre, cette progression est sensiblement supérieure à la moyenne nationale.

Au contraire, la comparaison des recensements de 1806 et 1846 traduit un retard relatif du mouvement d'urbanisation en Midi-Pyrénées. En 40 ans la population urbaine ne s'est enrichie que de 168 000 personnes, soit nettement moins que la population rurale. Le taux de croissance (55,4%), inférieur à celui du pays tout entier (64,5%) n'a pas

REPARTITION	EN 1846			EN 1806		EVOLUTION 1806-1846	
	nb	population	dont nb. population.	nb	population		%
COMMUNES RURALES		2 132 137			1 896 303	+ 235 834 *	+12,5%
						+ 310 776 **	+16,4%
PETITES VILLES	46	198 829	21 74 942			+ 79 663 *	+40,1%
			25 123 887	26	119 166	+ 14 383 **	+12,1%
VILLES MOYENNES	15	180 305	1 9 662			+ 46 583 *	+34,8%
			14 170 643	14	133 722	+ 36 921 **	+27,6%
TOULOUSE	1	94 236		1	51 689	+ 42 547	+82,3%
TOTAL VILLES	61	473 370		41	304 577	+ 168 793	+55,4%
POPULATION TOTALE		2 605 507			2 200 880	+ 404 627	+18,4%

Tableau n° 9 . Population rurale et population urbaine dans la région Midi-Pyrénées. Evolution de la répartition (1806-1846).

villes moyennes: plus de 5 000 habitants agglomérés au chef-lieu.

Source. *Recensements de 1806 et 1846.*

* en fonction de la répartition en 1846
**en fonction de la répartition en 1806

TABLEAU N° 10 . LES VILLES DE MIDI-PYRENEES EN 1806 .

VILLES	POPULATION TOTALE	POPULATION AGGLOMÉRÉE
TOULOUSE	51 689	45 094
MONTAUBAN	23 973	18 891
CASTRES	13 717	12 620
CAHORS	11 446	10 167
ALBI	10 061	8 728
MOISSAC	10 331	5 860
VILLEFRANCHE DE R.	9 283	7 214
AUCH	8 918	7 019
TARBES	7 934	7 898
BAGNÈRES DE BIGORRE	6 001	5 639
FIGEAC	6 640	4 786
GAILLAC	6 636	5 069
RODEZ	6 613	6 327
MILLAU	6 523	5 641
PAMIERS	5 646	5 102
CONDOM	7 051	3 771
LAVAUR	6 551	3 802
CASTELSARRASIN	6 487	3 042
RABASTENS	6 330	3 039
LECTOURE	6 360	2 634
MAZAMET	6 055	3 273
GOURDON	5 558	3 335
VILLEMUR	5 587	2 683
SAINT-ANTONIN	5 359	2 609
SAINT-AFFRIQUE	5 348	3 563
CAUSSADE	4 510	2 696
SAINT-GAUDENS	5 054	2 375
REVEL	5 009	3 038
SANIT-CÉRÉ	3 976	3 313
FOIX	3 959	3 499
SAURAT	3 791	2 172
BEAUMONT DE L.	3 412	2 825
GRENADE	3 886	2 416
MIREPOIX	3 510	2 600
SAINT-GIRONS	3 348	2 748
ESPALION	3 304	2 065
VIC BIGORRE	3 397	3 254
OSSUN	3 072	3 172
LOURDES	3 061	2 222
MAZÈRES	2 718	2 123
CORDES	2 473	2 008

Sources.
-*Population totale: recensement de 1806*
-*Population agglomérée: "Enquête des 2 000" réalisée par les Préfets en 1809. Sur cette question, on peut se reporter à l'article de R.Le Mée,"Population agglomérée, population éparse au début du XIX° siècle", dans les Annales de Démographie historique. 1971. pp.455-494.*

TABLEAU N° 11 .

LES VILLES DE MIDI-PYRENEES EN 1846.

VILLES	POPULATION TOTALE	POPULATION AGGLOMÉRÉE
TOULOUSE	94 236	82 642
MONTAUBAN	25 102	18 626
CSTRES	20 651	15 251
ALBI	14 211	11 251
CAHORS	13 376	11 950
TARBES	13 321	13 21[illegible]
AUCH	12 323	10 421
RODEZ	10 936	10 56[illegible]
MOISSAC	10 585	6 16[illegible]
MAZAMET	9 662	6 654
MILLAU	9 556	8 33[illegible]
VILLEFRANCHE DE R.	9 405	7 72[illegible]
BAGNÈRES DE BIGORRE	8 467	6 521
GAILLAC	8 190	5 591
PAMIERS	7 290	6 297
FIGEAC	7 230	6 22[illegible]
CASTELSARRASIN	7 250	3 470
CONDOM	7 195	4 020
GRAULHET*	7 015	2 847
LAVAUR	6 852	4 014
SAINT-AFFRIQUE	6 574	4 997
LECTOURE	6 352	3 241
DECAZEVILLE*	6 323	4 290
REVEL	5 982	3 299
SAINT-ANTONIN	5 445	2 698
VILLEMUR	5 424	2 803
SAURAT	5 379	2 565
RABASTENS	5 246	3 420
FOIX	5 086	4 122
GOURDON	5 081	2 813
SAINT-GAUDENS	5 056	3 224
GRENADE	4 444	2 783
ESPALION	4 353	2 487
CAUSSADE	4 352	2 400
LOURDES	4 205	3 459
BEAUMONT DE LOMAGNE	4 164	3 243
MURET*	4 149	2 479
SAINT-GIRONS	4 142	3 303
SAVERDUN*	4 117	2 167
SAINT-CÉRÉ	4 112	3 038
VIC-FEZENSAC*	3 928	2 935
FLEURANCE*	3 898	2 396
MONTESQUIEU V.*	3 881	2 395
SAINT-GENIEZ D'OLT	3 764	3 019

VIC-BIGORRE	3 637	3 321
MONTRÉJEAU*	3 466	2 646
MAZÈRES	3 431	2 439
MIREPOIX	4 394	3 363
MIRANDE*	3 370	2 710
AUTERIVE*	3 276	2 230
VALENCE D'AGEN*	3 230	2 400
SOUILLAC*	3 076	2 243
OSSUN	3 004	3 004
LAVELANET*	3 004	2 710
GIMONT*	2 903	2 115
RÉALMONT*	2 797	2 238
VILLEFRANCHE DE L.*	2 762	2 336
CORDES	2 727	2 413
CAZÈRES*	2 678	2 318
BAGNÈRES DE LUCHON*	2 770	2 494
MAUBOURGUET*	2 310	2 310
L'ISLE JOURDAIN*	2 225	2 012

* COMMUNES RURALES EN 1806

Source. Recensement de 1846.

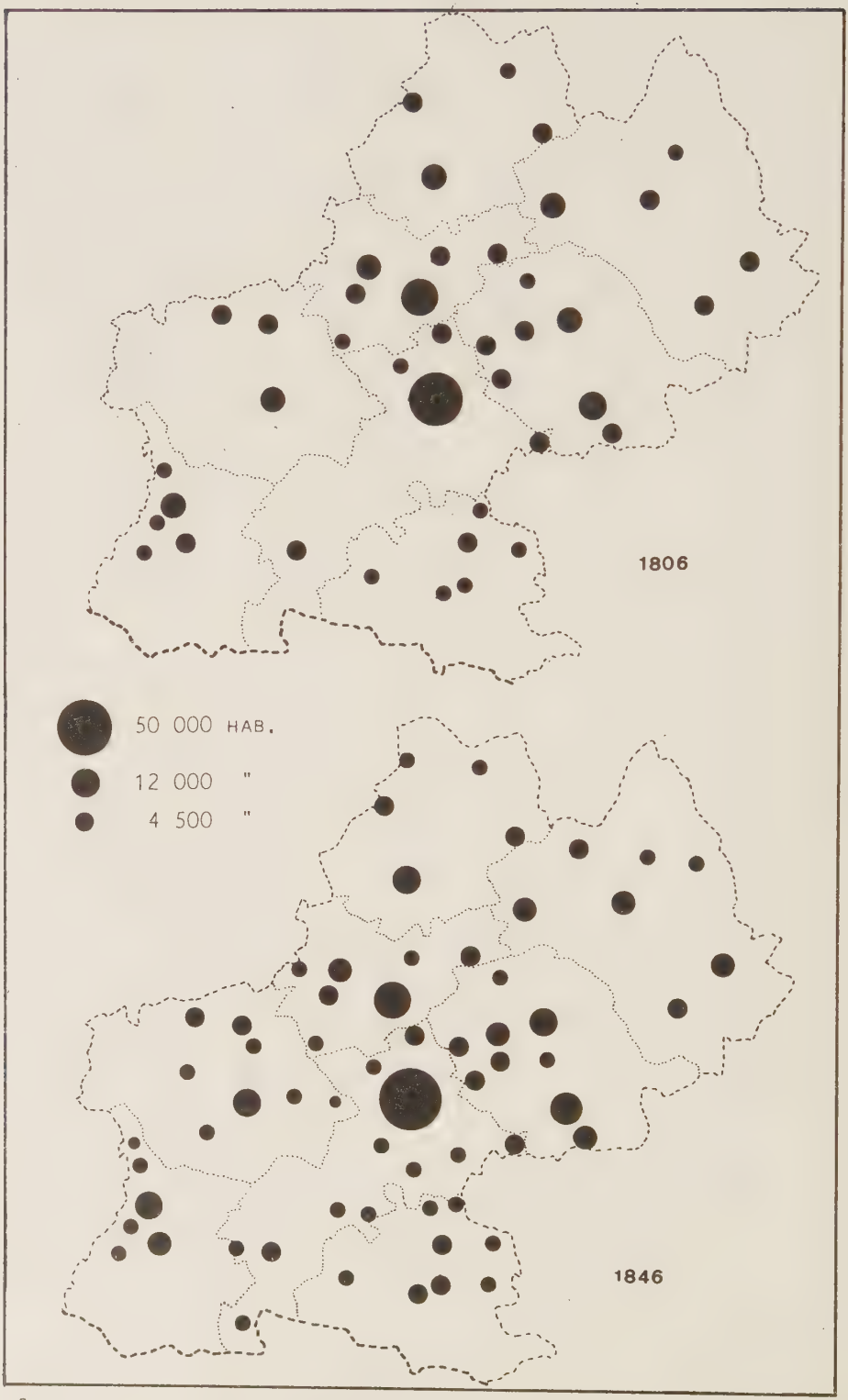
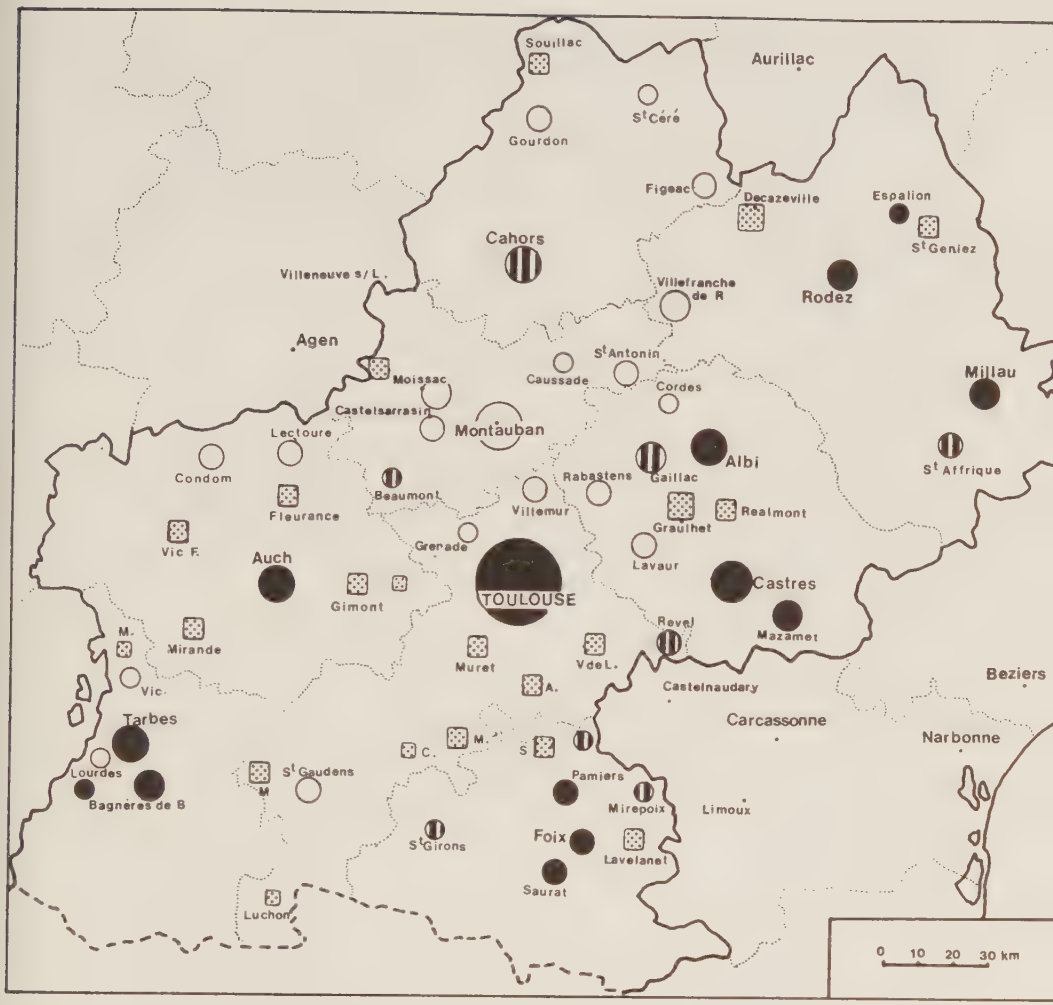


FIG. 6 . LE SEMIS URBAIN DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES EN 1806 ET 1846.
(population des communes ayant au moins 2000 hab. agglomérés au chef-l



----- 100 000 HAB.
--- 25 000 "
-- 8 000 " □ = 8 000 HAB.

POPULATION DES VILLES EN 1846

ÉVOLUTION DE LA POPULATION 1806-1846

● + DE 30% ◐ DE 15 À 30% ○ MOINS DE 30%

▨ COMMUNES RURALES EN 1806, COMMUNES URBAINES EN 1846

(communes urbaines: plus de 2000 habitants agglomérés au chef-lieu

FIG. 7, LES VILLES DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIX° SIÈCLE.

permis de combler le retard qui existait déjà en 1806: la part de la population urbaine dans la population totale est passée de 13,8% à 18,2% dans la région, alors qu'elle progressait de 18,8 à 25% dans l'ensemble de la France.

Le tableau n°9 indique comment on peut décomposer la croissance de la population urbaine. La seule ville de Toulouse a absorbé le quart des nouveaux citadins (+ 42 547) pendant qu'un nombre à peine supérieur (+51 304) s'installaient dans les quarante autres communes urbaines identifiées en 1806. Le reste, soit 44,4% (+74 942), résulte tout simplement de la promotion au rang de communes urbaines de 21 communes statistiquement rurales en 1806.

— Toulouse. Le poids de Toulouse s'en est trouvé nettement renforcé dans la hiérarchie urbaine. La ville, qui regroupait déjà 16,8% des citadins de Midi-Pyrénées en 1806, a vu sa part augmenter encore: au milieu du siècle elle atteignait 20% de la population urbaine régionale. L'écart qui la séparait de ses rivales — au plan des effectifs tout au moins — s'était également creusé: Montauban qui demeurait en seconde position, n'avait pratiquement pas progressé entre 1806 et 1846; à peine deux fois moins peuplée que Toulouse au début du XIX° siècle, elle comptait ainsi quatre fois moins d'habitants quarante ans plus tard.

Tous les observateurs ont souligné le caractère paradoxal de la croissance de Toulouse dans la première moitié du XIX° siècle. Capitale déchue après la réorganisation administrative de la Révolution et de l'Empire, l'ancienne métropole du Languedoc, siège du Parlement, n'était plus qu'un simple chef-lieu de département. Héritages du passé, ni l'Université ni quelques fonctions "régionales" qui subsistaient dans les domaines religieux et militaire ne peuvent expliquer le développement de la cité au cours de ces décennies.

> *"Si le prestige intellectuel de Toulouse est intact, si son ancienne noblesse garde, à quelques exceptions près, sa fortune et son rang social, ce n'en est pas moins une capitale déchue, qui cherchera assez longtemps de nouvelles activités pour consolider sa position et assurer son avenir."*
>
> J.Coppolani. (**259**) p.113

L'attraction démographique de Toulouse était d'ailleurs bien supérieure à ce que pourrait laisser supposer l'évolution de sa population totale: non seulement les excédents d'immigration assuraient la totalité de la croissance mais ils compensaient aussi le déficit chronique d'un solde naturel qui subissait les effets de l'affaiblissement général de la natalité et d'une mortalité assez élevée.

PERIODES	SOLDE NATUREL	SOLDE MIGRATOIRE	ACCROISSEMENT TOTAL
1831-1836	+ 45	+ 17 637	+ 17 682
1836-1841	-1 727	+ 14 783	+ 13 056
1841-1846	-1 191	+ 5 059	+ 3 868
1846-1851	-1 374	+ 517	- 857
1851-1856	-1 262	+ 11 027	+ 9 765

Tableau n° 12 . La croissance de la population de Toulouse. Soldes naturels et soldes migratoires. (1831-1856)

Source. Statistique Générale de la France.

— Les villes moyennes. Autour de Toulouse, la région Midi-Pyrénées comptait, en 1806, 14 villes majeures qu'on dira "villes moyennes", dont le chef-lieu regroupait au moins 5 000 habitants (population agglomérée). Au cours des quarante années suivantes, ces villes gagnèrent ensemble moins d'habitants que Toulouse seule (+ 36 921; + 27,6%). En 1846, elles comptaient toutes au moins 5 500 habitants agglomérés au chef-lieu et, dans la hiérarchie urbaine régionale, elles formaient toujours un groupe statistiquement assez distinct de celui des petites villes, parmi lequel on comptait certes des communes parfois aussi peuplées, mais dont le chef-lieu dépassait exceptionnellement 4 000 habitants (Saint-Affrique: 4 811, Decazeville: 4 290). Depuis 1806, le groupe des villes moyennes ne s'était enrichi que d'une unité par la promotion de Mazamet, qui, après Toulouse et Tarbes, avait connu la plus forte croissance démographique.

— Les petites villes. On en compte 26 en 1806, qui rassemblaient alors 39% de la population urbaine et 5,5% de la population totale de la région. Quarante ans plus tard, 21 autres communes avaient atteint le seuil statistique qui leur permettaient d'être officiellement classées dans la catégorie des communes urbaines. Malgré ce renfort, le poids démographique de l'ensemble des petites villes n'avait guère augmenté: au nombre de 46 en 1846, elles ne totalisaient que 200 000 habitants, soit environ 42% de la population urbaine. Globalement, 26 des villes déjà classées dans cette catégorie en 1806 n'avaient gagné que 14 383 habitants — dont 3 600 pour Mazamet passée dans le groupe des villes moyennes—, soit une progression de 12,1%, sans commune mesure avec celle de Toulouse ou des villes moyennes.

Ce regroupement statistique ne doit pas faire oublier la diversité des situations. Si l'on analyse l'évolution

démographique de chaque ville, force est de constater qu'il n'existe aucun rapport entre la taille d'une unité urbaine identifiée en 1806 et la croissance ultérieure de sa population. Si la plus grande ville, Toulouse, détient le record absolu, doublant pratiquement en un demi-siècle, on trouve en effet des cas de stagnation remarquables aux échelons les plus élevés de la hiérarchie urbaine (Moissac: +2%, Montauban: +5%, Villefranche-de-Rouergue: +1%), et des exemples de bonne progression parmi les plus petits centres (Lourdes: +37%, Espalion:+32%). L'inverse est également vrai, avec des gains supérieurs à 50% dans des villes déjà bien peuplées (Tarbes: +68%, Rodez:+65%) et des pertes appréciables — y compris dans la population agglomérée au chef-lieu— dans des communes dont le caractère urbain était indéniable en 1806 et ne pouvait être mis au compte d'un seuil statistique inadéquat (Gourdon: - 8,5%, Caussade: -4%)

Même dans le cadre contestable du département, il n'est pas sans intérêt de comparer l'évolution de la population totale avec celle des populations rurale et urbaine, afin d'affiner un peu l'analyse précédente. A priori, nulle combinaison n'était à exclure et on pouvait en imaginer plusieurs.

— La population urbaine s'était accrue faiblement alors que celle des campagnes avait progressé plus nettement. Cette situation pouvait être la manifestation du maintien de tendances anciennes dans la mesure où aucun déficit migratoire de grande ampleur n'affectait la population totale. On serait amené à conclure qu'il s'agissait d'un département très marqué par les activités rurales mais dans lequel l'équilibre population-ressources ne tarderait pas à se révéler bien précaire. Si, au contraire, un fort déficit migratoire se manifestait, ce serait le signe que les villes proches ne possédaient pas des activités suffisamment variées et florissantes pour fixer la main d'oeuvre quittant les campagnes.

— La population urbaine avait connu une progression importante contrastant avec la relative stagnation de la population rurale. Ce scenario logique aurait simplement indiqué un transfert de population au sein même du départemnt, le développement des villes se nourrissant de l'exode rural. Dans ce cas, il suffirait d'analyser le solde migratoire de la population totale pour apprécier la plus ou moins grande capacité des villes à retenir la population des campagnes environnantes et, selon toute vraisemblance, à limiter l'exode hors de la région.

— Population rurale et population urbaine avaient évolué selon des rythmes comparables. Ce cas de figure, s'il se présentait, amènerait à s'interroger sur les causes profondes d'une évolution parallèle, donc à rechercher quels types de relations villes-camapagnes pouvaient lier ainsi l'histoire démographique des villes et de leur environnement rural.

Dans cette série de combinaisons théoriques, l'analyse des données statistiques conduit à retenir la dernière, celle qui correspond le moins bien aux schémas le plus souvent admis. Pendant la première moitié du XIX° siècle, dans la région Midi-Pyrénées, on constate en effet que les villes identifiées en 1806 ont enregistré des gains démographiques d'autant plus importants que la croissance de la population rurale de leur département était plus forte.

DEPARTEMENTS	POPULATION URBAINE*	%	POPULATION RURALE **	%	POPULATION TOTALE	%
ARIEGE	+ 6 750	+29,3	+40 958	+20,5	+ 47 708	+21,4
AVEYRON	+ 9 753	+31,3	+47 447	+15,8	+ 57 200	+17,2
HAUTE-GARONNE	+43 917	+61,6	+70 470	+28,8	+114 387	+31,1
GERS	+ 3 541	+15,8	+24 323	+ 9,2	+ 27 864	+ 9,7
LOT	+ 2 179	+ 7,8	+24 238	+10,0	+ 26 417	+ 9,8
HAUTES-PYRENEES	+ 9 169	+39,0	+43 353	+24,7	+ 52 522	+20,9
TARN	+15 716	+30,3	+48 735	+19,9	+ 64 451	+21,7
TARN-ET-GARONNE	+ 2 826	+ 5,2	+11 252	+ 7,1	+ 14 078	+ 6,4
MIDI-PYRENEEES	+93 851	+30,8	+310 326	+16,4	+404 627	+18,4

Tableau n° 13 . Population urbaine et population rurale dans les départements de Midi-Pyrénées. Evolution comparée. 1806-1846.

* Population des 41 communes urbaines de 1806.
** Y compris la population des 21 communes rurales de 1806 ayant accédé ensuite au rang de communes urbaines.

Source. Recensements de 1806 et de 1846.

— Comme précédemment, peuvent être regroupés le Gers, le Tarn-et-Garonne et le Lot. Dans ces trois départements, la population n'a guère progressé en un demi-siècle — moins de 10% entre 1806 et 1846 — et la croissance des villes y fut des plus modérée. Cela n'a rien de très surprenant dans le Gers et le Lot dont le caractère rural, déjà très accusé au début du siècle, s'est encore accentué au sein d'une région pourtant peu urbanisée. Par contre, la quasi-stagnation de la population urbaine ne manque pas d'étonner dans le Tarn-et-Garonne (+5,2% entre 1806 et 1846), car, en 1806, ce département avait le plus fort taux d'urbanisation de Midi-Pyrénées (23,7%), supérieur même à celui de la Haute-Garonne (19,4%).

L'analyse ville par ville de l'évolution démographique ne modifie en rien les conclusions que suggéraient les moyennes établies pour chacun des départements de Midi-Pyrénées: pratiquement tous les centres urbains n'ont enregistré que des gains de population très modestes pendant la première moitié du XIX° siècle. Pour 10 des 13 villes identifiées en 1806 dans ces trois départements, la progression a été inférieure à 15%, très en deçà de la moyenne régionale (30,8%) qui n'a été dépassée qu'à Auch (38%). La carte n° souligne bien le regroupement géographique de ces villes peu dynamiques. Au-delà des limites départementales trop rigides, cette stagnation a même touché un certain nombre d'autres centres urbains voisins que la configuration du réseau routier ou l'orientation des voies navigables plaçaient dans l'orbite des trois départements considérés ici. C'est le cas de Villefranche-de-Rouergue (+1%), sur la grande route de Figeac à Montauban, de Rabastens (-17%) ou de Villemur (-3%) riveraines du Tarn navigable, et aussi de Vic-Bigorre (+7%) dont le rattachement aux Hautes-Pyrénées ne doit pas faire oublier la parenté avec les cités gersoises.

Dans ces trois départements où la vie urbaine ne semble pas avoir brillé d'un grand éclat en cette première moitié du XIX° siècle, on a vu que la faiblesse de la croisance démographique relevait plutôt d'une réduction précoce des bilans naturels que d'une émigration plus intense qu'ailleurs. Faut-il en conclure qu'en freinant l'exode rural l'absence de dynamisme des villes locales a favorisé la diffusion de comportements malthusiens parmi ces populations soucieuses d'assurer le meilleur équilibre entre les effectifs humains et les ressources locales disponibles? Seules des investigations plus précises permettraient de vérifier ou de rejeter cette interprétation. On pourrait certes objecter que la faiblesse des emplois urbains sur place aurait pu simplement transformer l'exode rural en exode régional. Est-ce si sûr? A cette époque, l'exode régional devait suivre des filières géographiques que facilitaient vraisemblablement les relations commerciales entre villes éloignées, et tout laisse à penser que ces filières étaient d'autant plus nombreuses et diversifiées que les activités urbaines s'intensifiaient et se diversifiaient, ce qui n'était pas le cas dans la grande majorité des villes du Lot, du Gers et du Tarn-et-Garonne. Par ailleurs, l'existence de marchés de travail actifs dans des villes bien enracinées dans le monde rural devait aussi favoriser le déracinement provisoire ou définitif des ruraux, surtout dans les années de mauvaises récoltes, et cette instabilité préparait sans doute à un exode plus lointain, la ville locale n'ayant joué qu'un rôle d'étape. Il y a là un champ de recherches qui pourrait se révéler particulièrement fécond et justifierait sans doute une grande thèse de démographie historique.

— Hautes-Pyrénées, Ariège, Tarn, Aveyron, et, bien sûr, Haute-Garonne, possédaient de nombreuses villes qui, à la différence de celles des départements précédemment évoqués, ont connu des taux de croissance très élevés entre 1806 et 1846.

Outre les villes promues préfectures, dans lesquelles le renforcement progressif des fonctions administratives favorisa l'expansion (Rodez, Tarbes, Foix, Albi), les centres industriels ont fortement contribué à mettre en place l'armature urbaine de ces pays. Aux cités dont la tradition manufacturière s'étoffa (Pamiers, Bagnères-de-Bigorre) ou s'intensifia en se diversifiant (Millau, Castres) s'ajoutèrent celles qui naquirent pratiquement à la vie industrielle dans la première moitié du XIX° siècle, telle Mazamet, ou encore Graulhet et Decazeville, encore communes rurales en 1806, et qui, quarante ans plus tard, occupaient un fort bon rang dans la hiérarchie urbaine de la région, avec plus de 6 000 habitants chacune.

Les ressources locales en matières premières ou produits énergétiques n'expliquent pas entièrement le développement des activités industrielles dans ces départements. Dans le Lot, le Gers ou le Tarn-et-Garonne, non seulement la vie manufacturière ne s'est pas développée, mais celle qui existait dans les dernières années du XVIII° siècle y végéta ou agonisa. Montauban vit ainsi disparaître ses nombreux ateliers de draperie au point qu'en 1846 la ville ne comptait guère plus d'habitants qu'au moment de la Révolution française. Comment ne pas être frappé et intrigué par le contraste entre ces riches pays agricoles où somnolaient les villes pendant que déclinaient leurs activités industrielles, et les contrées, moins bien dotées par la nature, où la survie des goupes humains passait obligatoirement par l'exode ou l'essor de productions complémentaires, artisanales ou industrielles? Sur les marges défavorisées de Midi-Pyrénées, dans la montagne pyrénéenne, dans les Ségalas du Tarn et de l'Aveyron naquit et s'épanouit ainsi la vie urbaine, stimulée par le développement de l'industrie. Or, paradoxalement, dans ces pays, ni les voies navigables ni le réseau routier n'offraient aux villes manufacturières les mêmes atouts qu'en plaine. On l'a vu, les grandes liaisons interrégionales — de Bordeaux à la Méditerranée, de Toulouse à Bayonne — leur étaient d'un accès difficile: grandes routes modernes, fleuves navigables et canaux sillonnaient les plaines et les collines céréalières, qui formaient ces "campagnes toulousaines" étudiées par R.Brunet (**173**).

2. L'inégal développement des villes.

Si le développement des activités industrielles y marqua les premières décennies du XIX° siècle, il ne faudrait pas imaginer cependant la montagne pyrénéenne et les premiers contreforts du Massif Central envahis par

la grande industrie qui, en d'autres régions, bouleversait alors les équilibres anciens et oblitérait les paysages. Inversement, les activités manufacturières n'ont pas complètement déserté certaines villes de la plaine; à Toulouse et à Montauban en particulier un certain nombre d'entreprises nouvelles ont même réussi à limiter les conséquences du marasme qui affectait de nombreux autres petites affaires artisanales ou industrielles. Mais, dans les années qui précédèrent la révolution ferroviaire, ce qui semble indéniable c'est l'évolution divergente qui affecta le coeur de la région et ses bordures orientale et méridionale. Là des survivances, ici des créations. D'un côté une évidente résignation des classes dirigeantes, de l'autre des initiatives nombreuses, parfois éphémères, souvent vouées à l'échec lorsque les capitaux firent défaut ou quand la concurrence d'autres contrées s'avéra trop âpre, mais, parfois, d'incontestables et durables succès. Un certain nombre d'exemples peuvent illustrer combien l'inégal développement des villes de Midi-Pyrénées fut à l'image des comportements opposés qu'adoptèrent les groupes sociaux qui dominaient la société urbaine.

a) les industries anciennes et la croissance urbaine.

— Montauban. Le cas de Montauban est sans doute très révélateur des processus évoqués ci-dessus. Grande cité drapière au XVIII° siècle (**353**), cette ville pouvait prétendre disputer à Toulouse le rang de métropole régionale. Si l'ancienne capitale de la Haute-Guienne avait supplanté la capitale historique du Haut-Languedoc, gageons qu'une telle fortune n'aurait pas manqué d'apparaître très logique, sinon inscrite dans la nature même. Le démon déterministe, qui n'a cessé de hanter les géographes, nous aurait sans doute valu quelques belles pages montrant comment les hommes avaient su mettre à profit tous les atouts d'une situation géographique privilégiée. N'est-ce pas à Montauban que se croisaient les grandes routes de Bordeaux à la Méditerranée et de Paris aux Pyrénées, qu'aboutissait la grande voie aménagée par les Intendants pour atteindre le Rouergue et, au-delà, l'Auvergne? A Montauban aussi que le Tarn navigable apportait les produits agricoles de l'Albigeois et les charbons de Carmaux? Quant à la supériorité numérique de Toulouse, elle ne constituait pas, au début du XIX° siècle, un handicap impossible à surmonter: avec près de 25 000 habitants, Montauban pouvait encore se mesurer avec la grande ville voisine qui n'en comptait que 50 000.

Le mauvais coup porté à Montauban au moment de la création des départements ne suffit pas à expliquer l'arrêt brutal du développement de la ville. Dans une certaine mesure l'affaiblissement temporaire des fonctions administratives jusqu'à sa promotion tardive au rang de préfecture, en 1806, aurait même pu stimuler l'énergie des classes dirigeantes locales et les encourager à faire face aux difficultés que connaissaient leurs entreprises de

draperie depuis la perte du marché canadien (**352**). D'ailleurs, cette bourgeoisie à forte dominante protestante ne souffrit qu'indirectement de la diminution du nombre des emplois publics et des professions libérales, puisque, de toute façon, elle en avait été evincée pendant l'Ancien Régime. Quant aux conséquences sur la demande locale, elles furent sans doute fort limitées pour des fabricants donnant du travail à quelques 8 000 personnes dans la ville même et habitués à écouler leurs productions sur un marché d'ampleur nationale et même internationale.

Au début du Second Empire, cette intense activité manufacturière, qui supposait de multiples et lointaines relations commerciales, n'était plus qu'un souvenir. Le Tableau général des industries et fabriques de la Ville de Montauban, établi par la municipalité en 1852 (Archives départementales du Tarn-et-Garonne),ne mentionnait plus qu'une seule grande fabrique d'étoffes de soie, créée en 1838, et employant 300 ouvriers. Situation exceptionnelle parmi une quinzaine d'autres ateliers aux activités textiles diversifiées qui, ensemble, fournissaient du travail à moins de 500 personnes. Quelques années plus tard, la grande enquête sur l'industrie française menée en 1861-1865 confirmait d'ailleurs la modestie de ces chiffres: dans l'ensemble du Tarn-et-Garonne, les industries textiles n'occupaient que 1 240 salariés répartis en 55 établissements (Statistique de la France. Industrie. 1861-1865. Paris. 887 p.).Même approximatives, ces données témoignent tout à la fois de la persistance d'un foyer industriel non négligeable pour la région et de son déclin inquiétant en un siècle où l'industrie apparaissait comme le plus sûr garant de la croissance urbaine.

Non loin de Montauban,à Septfonds, près de Caussade, la présence de 10 fabriques spécialisées dans la confection de chapeaux de paille et occupant 1 200 personnes en 1856 n'était guère en mesure de compenser la diminution de la main d'oeuvre dans les industries textiles. Il s'agissait essentiellement d'une activité née au début du siècle, qui constituait une ressource de complément pour les familles de paysans. Confectionnées à la morte saison par les femmes et les enfants,les tresses de paille rapportaient un peu d'argent frais, tout comme le montage des chapeaux, rémunéré à la pièce, qui s'effectuait aussi à domicile.

Mais les fabricants qui se bornaient à collecter la matière première et à distribuer le travail en vinrent bientôt à souhaiter une main d'oeuvre permanente au rendement moins irrégulier. Ils durent pour cela émigrer vers la ville voisine de Caussade où deux manufactures employaient 200 ouvrières vers 1858 (Statistique industrielles du Tarn-et-Garonne)

> *"Telle que nous l'avons vue à Septfonds, l'industrie est pour ainsi dire patriarcale: elle s'exerce tout à fait sous les yeux des parents; dans les chambrées, dans les veillées, la jeune fille reste sous les yeux de sa mère.*

Si le jeune troupeau se groupe pour mieux jaser, il ne peut jamais franchir certaines limites. A Caussade, il n'en est pas ainsi, nous sommes sous le régime de l'atelier; rien n'y manque, pas même l'application de la loi sur les livrets."

G.Besse. Les fabriques de chapeaux de paille. Courrier du Tarn-et-Garonne. 7 décembre 1858.

Ce déplacement vers la ville d'une activité intimement associée au calendrier des travaux agricoles s'explique essentiellement par le souci des fabricants d'accroître la production afin de satisfaire une demande en expansion. Il leur fallait pour cela des salariés nombreux, aussi peu exigeants, mais plus assidus que les travailleuses à domicile sollicitées périodiquement par les travaux agricoles qui demeuraient leur préoccupation essentielle. De telles conditions semblaient réunies à Caussade. La population y avait pourtant diminué de 15% entre 1806 et 1846, mais la main d'oeuvre y était abondante et le chômage menaçait encore de s'étendre car la construction de la voie ferrée de Montauban au Lot menaçait les activités commerciales locales: la vieille route des Intendants, tracée entre Rodez et Montauban, et qui retrouvait à Caussade celle de Paris à Toulouse par Cahors, était en passe de perdre son monopole pour le trafic entre le Rouergue et les pays de la Garonne, privant la ville d'une animation profitable.

"Privée tout à coup des bénéfices d'une circulation incessante qui avait pris depuis quelques années des proportions considérables, notre localité accueille comme un bonheur providentiel ces établissaemsnts dont elle goûte déjà les fruits et dont elle pressent toute l'importance. Il est certain que là où la demande de main d'oeuvre s'élève, le nombre de pauvres doit diminuer; c'est à ce point de vue surtout que nous désirons avec ardeur la prospérité de la nouvelle industrie; c'est à notre avis la seule bonne manière d'éteindre la mendicité."

G.Besse. (id)

Mais l'essor et l'amorce d'une concentration de la fabrication des chapeaux de paille n'ont pu que limiter les conséquences de la désindustrialisation générale. Pour le seul arrondissement de Montauban, l'effectif de la main d'oeuvre employée dans l'industrie, toutes branches confondues, atteignait à peine 2 384 individus en 1861-1865, dont 55% d'hommes, soit 4% seulement du total régional( ). Et malgré cela le Tarn-et-Garonne (3 500 salariés) devançait encore assez nettement le Gers (1 450) et le Lot (2 320), se situant presque à égalité avec les Hautes-Pyrénées (3400).

Mais il s'agissait d'un héritage, fortement dégradé, même si l'on se réfère aux plus faibles estimations de la population ouvrière dans le montalbanais à la veille de la Révolution. Plus que les chiffres bruts qui plaçaient encore le département à une place honorable pour la région, il faut considérer les tendances qu'ils expriment et qui, seules, rendent compte de la léthargie urbaine. Nonobstant tous les attributs d'une situation géographique apparemment fort avantageuse, les villes de ces pays de la moyenne-Garonne, et Montauban en particulier, ont été victimes d'une lente et irréversible érosion industrielle.

— Castres-Mazamet. Le contraste est particulièrement net entre le déclin qui affectait l'industrie textile de Montauban au début du XIX° siècle et l'essor que connaissaient, au même moment, des activités similaires dans l'orbite de Castres et de Mazamet, au pied de la Montagne Noire et des Monts du Sidobre.

Lors de l'enquête industrielle de 1861-1865, 13 500 personnes travaillaient dans les établissements de l'arrondissement de Castres et la majorité d'entre elles étaient employées dans l'industrie textile et ses annexes. Cela représentait plus du cinquième de la population du secteur secondaire en Midi-Pyrénées et constituait même un record puisque les deux autres arrondissements les plus industrialisés de la région, ceux de Toulouse et de Villefranche-de-Rouergue, comptaient respectivement 9 110 ouvriers (dont 1 500 dans les établissements de l'Etat) et 10 495 ouvriers.

A la fin de l'Ancien Régime, comme à Montauban, une bourgeoisie à forte dominante protestante avait contribué à doter la ville de Castres d'activités industrielles, certes prospères, mais qui n'égalaient pas celles de la grande ville du Bas-Quercy. Comme à Montauabn aussi, la réorganisation administrative de la période révolutionnaire avait joué contre les intérêts de Castres: un moment attribuée à la ville, la préfecture du Tarn avait été tranférée à Albi. Cette décision ne semble pas avoir compromis l'essor de la ville, désormais tributaire de la vie industrielle.

Entre 1810 et 1830, l'industrie textile castraise franchit le pas décisif de la modernisation pendant que celle de Montauban s'enfermait dans la routine. Cette modernisation entraîna l'installation des premières grandes usines bien outillées et dirigées par un patronat dynamique où s'illustrèrent les Guibal-Anne-Veaute à Castres ou David Cabibel à Mazamet. Les fabriques se multiplièrent: 7 en 1780, 33 en 1800, 77 en 1830. D'abord disséminée dans les campagnes environnantes, la main d'oeuvre se concentra progressivement autour des usines modernes favorisant l'essor démographique de Castres et de Mazamet, ainsi que le peuplement de nombreux villages avoisinants spécialisés dans la draperie (Boissezon) ou la bonneterie (Roquecourbe et Labruguière). Se constitua ainsi dans les vallées du Thoré et de l'Arnette un véritable foyer industriel poussant des ramifications jusque dans la montagne (Vabre, Brassac), au sein duquel Mazamet joua rapidement un rôle

de plus en plus important, au point de devenir prépondérant: dès 1830, l'activité industrielle y était plus développée qu'à Castres (**380**). Mais l'essor de la cité, pompeusement appelée " Manchester du Midi" , (6 000 habitants en 1806, 9 660 en 1846), dépendait entièrement de la draperie alors que Castres, deux fois plus peuplée, associait aux fonctions administratives qui lui restaient des usines aux productions plus diversifiées (sellerie, papeterie, brosserie...).Deux bourgeoisies différentes dominaient alors les deux villes. A la prudence du patronat de Castres répondait une certaine témérité des chefs d'entreprise de Mazamet. Faut-il y voir l'opposition entre le poids d'une tradition déjà solide et le goût du risque de nouveaux venus dans le monde des affaires? En 1882, l'archiviste Estadieu notait:

> *" Mazamet ne s'est agrandi que parce qu'il a su aller vendre au dehors les produits de sa fabrication. Les provinces de l'Ouest ne lui ont pas suffi; toute la France est devenue son domaine."*
>
> M.Estadieu. (**374**). p. 266.

Il confirmait ce qu'avait déjà souligné le sous-préfet, dès 1856, quand il parlait du *"manque d'initiative"* des fabricants de Castres, lui opposant ce jugement à propos de l'industrie de Mazamet:

> *" Produit à meilleur marché que les fabriques du Nord; esprit et intelligence des affaires généralement répandus dans ce pays; vastes marchés; débouchés dans toute la France."*
>
> Statistique industrielle. 1856. Archives départementales du Tarn.

L'agressivité commerciale du patronat mazamétain n'allait d'ailleurs pas tarder à porter ses fruits. En 1851, à la recherche de nouveaux marchés d'approvisionnement, l'industriel P.Houlès n'avait pas hésité à importer des peaux lainées directement d'Argentine. Une nouvelle industrie commençait à naître, presque fortuitement,de cette initiative. Avant d'utiliser la laine, il fallait la séparer des cuirs: entraînant bientôt avec lui le développement de la mégisserie, facilement ravitaillée en cuirots, le délainage allait faire la renommée internationale de Mazamet.

En 1856,filatures et draperies avaient essaimé hors des villes, gagnant de gros bourgs comme Labastide-Rouairoux, Saint-Amans ou Burlats, pendant que la bonneterie animait six usines à Roquecourbe et deux à Labruguière (**380** et **374**). Dans les seuls cantons de Mazamet, l'industrie textile employait à ce moment-là plus de 9 000 personnes réparties en 195 établissements.

COMMUNES	ETABLISSEMENTS	EFFECTIFS
CASTRES	43	2 530
MAZAMET	104	5 660
AUSSILLON	11	265
AIGUEFONDE	30	334
NAVES	1	229
PONT DE L'ARN	3	68
AUGMONTEL	1	59
BOISSEZON	2	86
TOTAL	195	9 231

Tableau n° 14 . L'industrie textile dans les cantons de Castres et de Mazamet en 1856.

Source. D'après le Tableau de la situation industrielle de l'arrondissement de Castres. (Archives départementales du Tarn)

— Les autres foyers industriels.

En dehors de Montauban et du groupe Castres-Mazamet, la région Midi-Pyrénées ne comptait que trois ou qautre petits foyers d'industries textiles spécialisés dans la filature et le tissage des laines. Toutefois, surtout dans les zones de montagne, se perpétuait un travail à domicile intimement lié au calendrier des tâches agricoles.

> Dans les Pyrénées, *"forme originelle de l'activité textile...cette industrie autarcique appuyée à la fois sur le travail domestique et sur la présence d'artisans villageois oeuvrant à façon pour les paysans a été aussi la forme de repli sous laquelle elle a subsisté le plus longtemps lors du déclin du XIX° siècle."*
>
> M.Chevalier. (**297**) p.45.

Dans les grands Causses aussi, P.Marres notait la persistance de cette *"association étroite entre le labeur rural et l'industrie, sous la forme de l'atelier à domicile"*

> *"L'industrie des cadis a retenu, jadis, dans les vallons et sur les Causses, un prolétariat rural nombreux. Les gains accumulés par les artisans, journaliers à la belle saison, tisserands l'hiver, ont sans doute permis*

la mise en valeur acharnée des versants des vallons, l'aménagement et l'entretien passionné des cultures en terrasses. Le pécule provenant de la filature et du tissage a maintenu dans les Causses une masse de petites gens qui louaient leurs bras au moment des gros travaux de l'été."

P.Marres. (**406**). p,257.

Dans tous les cas, il s'agissait d'assurer coûte que coûte un meilleur équilibre entre une population croissante et des ressources limitées dans ces pays peu doués pour l'agriculture. En ce sens, le travail de la laine à domicile n'était qu'une ressource complémentaire et répondait aux mêmes objectifs que l'introduction et l'extension, en d'autres lieux, de cultures nouvelles comme la pomme de terre ou le châtaignier.

Pendant la première moitié du XIX° siècle,sur ces marges montagneuses ingrates, quelques tentatives eurent lieu pour créer une véritable industrie textile, plus nettement urbaine,bien qu'utilisant toujours une main d'oeuvre d'ouvriers paysans rémunérée avec parcimonie. Ce fut le cas à Bagnères-de-Bigorre et à Lavelanet dans les Pyrénées, à Saint-Affrique et à Saint-Geniez d'Olt dans l'Aveyron.

Dans des milieux où la tradition du travail de la laine était souvent fort ancienne, l'émergence de ces petits centres spécialisés et mieux outillés, relayant les formes anciennes de l'activité textile, fut souvent, nous dit-on, le fruit du hasard:

"Le milieu physique n'a joué qu'un rôle médiocre de sélection...On a souvent tenté de donner à la contingence la part principale de ces survivances, cette contingence se manifestant par des apports extérieurs fortuits et surtout par des initiatives individuelles."

M.Chevalier. (**297**) p.60.

Apports extérieurs? Initiatives individuelles? A Bagnères-de-Bigorre, l'essor du thermalisme stimula incontestablement une production de qualité en favorisant la diffusion sur un vaste marché des fameux "lainages des Pyrénées", ces tricots fins et chauds utilisés pour la fabrication des châles et des vêtements féminins.

A partir de 1801, lorsque le fabricant Dumas introduisit à Lavelanet des procédés déjà utilisés dans les usines de Chalabre, les manufactures abandonnèrent la production de petite draperie, peu différente de celle des tisserands à domicile ou des artisans villageois, pour livrer sur le marché des articles de meilleure qualité, des draps larges comme les cuirs-laines, très en vogue pendant la Restauration.

"Deux bases principales à cette révolution: l'introduction de filatures mécaniques (système Cockerill), qui permettent de confectionner désormais couramment des chaînes de 2 600 fils, voire de 4 000; la renonciation à l'emploi des laines indigènes (désormais réservées à la petite draperie)...C'est au moment où il s'est détaché de la matière première locale que Lavelanet est devenu un centre textile moderne."

M.Chevalier.(**297**) p.57.

Pendant la première moitié du XIX° siècle, les fabriques du pays d'Olmes employèrent ainsi une main d'oeuvre plus nombreuse,qui oscilla autour de 600 ouvriers, ce qui permit à Lavelanet d'atteindre 3 000 habitants en 1846 — dont 2 700 agglomérés au chef-lieu — et de faire son apparition dans le semis urbain de la région. L'ensemble du groupe Lavelanet-Laroque d'Olmes était passé de 2 119 habitants en 1806 à 4 347 en 1846, soit une progression de 105%.

Aux marges des Causses et de l'Aubrac, à Saint-Geniez d'Olt, tout comme dans le canton de Saint-Affrique, c'est également l'introduction du machinisme qui entraîna la concentration de l'industrie textile — de la filature surtout — dans les villes. En 1848, on dénombrait à Saint-Geniez d'Olt 450 fileuses travaillant en usine et seulement 250 tisserands à domicile (**406**). Au même moment, à Saint-Affrique, la proportion était encore inversée: le canton comptait 1124 ouvriers au total, mais 400 seulement étaient employés dans les cinq manufactures de la cité. Comme à Lavelanet, l'essor démographique accompagnait cette concentration progressive de la population laborieuse dans les usines urbaines de draperie. Encore commune rurale au début du siècle, Saint-Geniez d'Olt faisait figure de petite ville quarante ans plus tard (3 700 habitants dont 3 000 agglomérés), et Saint-Affrique avait gagné près de 1 200 habitants (+23%) entre 1806 et 1846.

Sans commune mesure avec le développement du groupe Castres-Mazamet, la concentration de l'industrie textile favorisa donc la croissance démographique de quelques petites villes sur les marges ingrates de la région et l'émergence à la vie urbaine de certains gros bourgs, encore mal dégagés du milieu rural qui les entourait à la fin de l'Ancien Régime. On ne trouve rien de tel dans les zones agricoles plus riches, productrices de céréales plus nobles. Relativement plus opulents, les pays du blé, les "fromentals", semblent même s'être voués de plus en plus exclusivement à l'agriculture; l'artisanat ou l'industrie anciens s'y étiolèrent et les rares essais de nouvelles productions manufacturières y avortèrent le plus souvent. Gers, Tarn-et-Garonne, Lot, et même Haute-Garonne, paraissent avoir été réfractaires à toute greffe industrielle de quelque envergure. Le déclin de la draperie montalbanaise n'est

qu'un exemple, le plus spectaculaire sans doute, de ce mouvement de désindustrialisation. On pourrait en citer bien d'autres dont les conséquences ont été aussi désastreuses pour l'avenir de ces contrées.

Dans la vallée de la Garonne, au sud de Toulouse, les premières décennies du XIX° siècle virent également péricliter et disparaître les fabriques qui animaient Cazères, Carbonne ou le Volvestre, autour de Rieux et de Montesquieu. C'est là pourtant que la manufacture royale de draps de la Terrasse avait occupé quelques 3 000 ouvriers à la fin du XVIII° siècle (**197**).

A Toulouse même, l'industrie textile jadis assez diversifiée, qui employait 5 à 6000 ouvriers en 1788 dans une trentaine de fabriques (**259**),était pratiquement moribonde au milieu du XIX° siècle. C'est un établissement de l'Etat, la Manufacture des Tabacs, qui occupait alors les bâtiments de la grande entreprise créée en 1791 par Boyer-Fonfrède et qui avait employé 350 salariés et des centaines d'orphelins des Hospices dans les années 1800-1810. Avec 10 000 broches, cette filature de coton était dotée de machines perfectionnées et produisait en grande partie pour l'exportation vers l'Espagne. La reprise des guerres impériales et le blocus continental mirent rapidement un terme à l'éphémère prospérité de cette affaire, "un des plus beaux établissements français"(De Planet),qui ferma définitivement en 1809.

En 1858, dressant devant le Congrès méridional (**194**) un tableau très détaillé de l'industrie régionale, c'est précisément un chef d'entreprise, E. de Planet, lui-même propriétaire d'une filature de coton à Toulouse, qui constatait l'échec de toutes les tentatives faites pour relancer cette activité depuis la faillite de Boyer-Fonfrède.

> *"Aujourd'hui notre ville possède à peine 5 000 broches alors qu'il y aurait du travail pour 100 000 eu égard à la consommation qui s'y fait..."* (p.276-279)

Quant au travail de la laine, la situation était encore plus médiocre:

> *"Toulouse est encore pour la draperie un terrain vierge prêt à recevoir et à faire fructifier les germes qu'une main bienfaisante voudrait lui confier."*
> E. de Planet. (**194**) p. 328.

La formule ne manque pas d'intérêt. Sous la plume d'un industriel aussi lucide qu'E. de Planet, elle traduit bien l'impuissance de quelques rares personnalités dont les connaissances techniques et la foi dans le développement industriel n'ont cessé de se heurter à un véritable mur d'indifférence dans les milieux d'une bourgeoisie toulousaine dominée par les propriétaires fonciers ou les négociants.

"Formons des voeux, Messieurs, pour qu'on s'aperçoive enfin qu'il y a une industrie à Toulouse, une industrie qui par sa persévérance, ses constants efforts mérite d'être encouragée, aidée."
E. de Planet.(id).p. 497.

Il en était en effet de même dans toutes les branches industrielles. Pour la papeterie par exemple, après avoir présenté les deux grands établissements modernes de Toulouse, E. de Planet ne pouvait que constater qu'ils produisaient à peine le dixième des besoins de la ville, ajoutant, sans grande illusion, semble-t-il:

"Quand on le voudra, on trouvera à Toulouse, non seulement les machines les plus parfaites qui existent, les chiffons, l'eau convenable, la force motrice, mais encore tous les renseignements que peut réclamer l'art du papetier. Quant à la consommation, elle est assurée."
E. de Planet. (id).p.589.

Force est de constater que toutes ces conditions ne furent pas suffisantes pour entraîner un développement de cette industrie à la mesure des besoins locaux: en 1850, les papeteries toulousaines n'employaient même pas 100 personnes (**259**).

Il en allait différemment des usines ariégeoises de la vallée du Salat, près de Saint-Girons: à la fin du XVIII° siècle, on en comptait déjà 9 employant 77 ouvriers, (**302**) et leur nombre s'était accru par la suite pour atteindre 13 pendant la Monarchie de Juillet.

"Jamais les papeteries du Saint-Gironnais ne furent aussi nombreuses. Ce développement de l'industrie papetière fut dû, pour une large part, à l'initiative de deux familles constituant de véritables dynasties de papetiers, les Foch et les Bergès."
S.Henry.(**304**)

Vers 1835, l'introduction du machinisme avait assuré la survie et préparé le développement ultérieur de cette petite industrie, encore très liée au milieu rural où elle recrutait une centaine de travailleurs parmi les paysans.

Ici encore, apparaît donc l'opposition entre la léthargie des milieux dirigeants toulousains et la ténacité, sinon l'audace, de bourgeoisies beaucoup moins puissantes, dans des régions où les productions agricoles ne pouvaient donner lieu à de grandes spéculations commerciales. Comme pour l'industrie textile, les ressources locales du Couserans ne suffisent pas à expliquer la création et le

développement des papeteries modernes: à Toulouse, où se vendait la majeure partie de la production, la force motrice était beaucoup plus abondante grâce aux moulins du Bazacle et, jusqu'au moment où l'on utilisa la fibre de bois comme matière première, dans la deuxième moitié du XIX° siècle, il était plus facile de collecter en quantité suffisante les vieux chiffons nécessaires à la fabrication du papier.

Dernier exemple de ces industries de Midi-Pyrénées qui, dans les premières années du XIX° siècle, plongeant leurs racines dans une tradition ancienne de travail à domicile et d'artisanat rural, connurent un essor indéniable en se concentrant dans de petites villes au sein de contrées où les productions de la terre ne suffisaient pas aux besoins d'une population croissante: la ganterie de Millau, indissociable du développement des caves de Roquefort.

Avec 6 500 habitants en 1806 et plus de 9 500 quarante ans plus tard, Millau n'a pas échappé au mouvement d'urbanisation qui gagna pendant ces décennies les marges ingrates de Midi-Pyrénées. Mieux reliée par la route moderne au Bas-Languedoc qu'aux pays toulousains, la ville jouait un rôle d'entrepôt pour les productions de l'élevage caussenard et les marchandises venant du bas-pays.

> *"Née près d'un gué sur une route, c'est au commerce d'étape que Millau demande jusqu'au XIX° siècle quelques ressources."*
> P.Marres. (**406**) p. 380.

Abondamment pourvus en matières premières, de petits ateliers de mégisserie avaient prospéré dans la ville. A la veille de la Révolution, ils traitaient chaque année de 30 à 40 000 douzaines de peaux, qui étaient ensuite expédiées vers les manufactures de ganterie de Grenoble. L'intensification des relations commerciales entre les deux villes ne pouvait qu'amener certains fabricants millavois à se lancer eux-mêmes dans la confection de gants au lieu d'expédier uniquement des peaux d'ovins, une fois achevées les opérations de tannage. La coupe demandait sans doute un grand savoir-faire et beaucoup de soin, mais pour assembler ensuite les gants, la main d'oeuvre ne manquait pas dans les campagnes proches. Encore fallait-il tenter l'aventure, mobiliser le minimum de capitaux nécessaires pour se lancer dans une telle fabrication et organiser, à l'échelle du pays tout entier, les circuits commerciaux adéquats.

Dans les premières décennies du XIX° siècle, l'essor des caves voisines de Roquefort facilita cette évolution en accélérant l'orientation de l'élevage ovin vers la production laitière. Les quantités de fromages affinés quadruplèrent entre 1800 et 1845, passant de 250 à plus de 1000 tonnes chaque année. Une telle expansion suscita on s'en doute la convoitise des capitaux bas-languedociens,

mais la maison Rigal, soutenue par une banque de Montpellier, ne réussit pas à conserver le monopole qu'elle avait acquis en 1840 en affermant la quasi-totalité des caves. Loin de décourager les intérêts locaux, cette offensive les rendit plus combatifs; en 1842, certains d'entre eux s'associèrent pour créer la Société des Caves, qui entreprit d'aménager de nouvelles caves d'affinage.

En rendant plus rémunératrice la fabrication des fromages, la renommée croissante de Roquefort incitait les éleveurs à se débarrasser très vite des jeunes agneaux afin de vendre le maximum de lait. Ce véritable "massacre des innocents" procura à la mégisserie millavoise des quantités croissantes de peaux d'une qúalité particulièrement bien adaptée à la fabrication d'articles raffinés comme les gants. Cela suffit pour donner un vif essor aux quelques ateliers qui semblent s'être essayés à cette production dès la fin du XVIII° siècle en utilisant l'expérience de leurs clients grenoblois. Après 1830, la production se développa rapidement et, au milieu du siècle, mégisseries et ganteries occupaient plus de 1000 personnes à Millau même et procuraient du travail à plusieurs centaines de couturières disséminées dans les campagnes voisines.

Quel contraste entre la passivité des classes dirigeantes dans les pays céréaliers autour de Toulouse,et à Toulouse même, et cette quête permanente d'innovations pour valoriser les produits de l'agriculture et diversifier en le modernisant l'artisanat traditionnel dans ces pays bien ingrats! Tentatives parfois dérisoires, parfois éphémères, qui bénéficiaient certes d'une main d'oeuvre abondante et peu exigeante, mais qui n'en assuraient pas moins, dans ces zones mal reliées au reste du pays, en marge des grands courants commerciaux de l'époque, sinon la prospérité, tout au moins le développement de villes comme Millau.

b) *La rente foncière contre l'industrie.*

Les exemples sont trop nombreux et trop convergents pour porter au compte du seul hasard ou du tempérament de certains hommes d'exception l'opposition géographique qui est allée en s'amplifiant au cours des premières décennies du XIX° sècle, entre le "coeur" de la région Midi-Pyrénées et ses marges méridionale et septentrionale. Quant à privilégier, faute de mieux ou par conviction idéologique, le rôle du milieu physique, ce serait tomber à nouveau dans les excès commodes de la géographie classique, en considérant comme suffisantes des conditions naturelles tout au plus nécessaires à l'implantation de certaines activités industrielles.

D'un côté les pays céréaliers, réfractaires à la vie industrielle, dans lesquels, sauf exception, les villes semblaient figées tant leur croissance s'effectuait à un rythme mesuré ou hésitant, ce qui rendait encore plus paradoxal, en apparence, l'essor de Toulouse. Sur les marges plus ingrates de la région, au contraire, dans les pays où le seigle l'emportait sur le blé, on ne comptait pas les multiples tentatives qui visaient à perfectionner des activités artisanales ou manufacturières anciennes, intimement mêlées, à l'origine, au calendrier et aux productions agricoles. Dans ces contrées, vers 1850, toute cette vie industrielle semblait encore bien fragile, à la merci d'un changement des goûts de la clientèle ou de concurrents plus agressifs; elle n'en témoignait pas moins d'une incontestable volonté d'ouverture sur le monde extérieur. Comment ne pas être frappé, en effet, par la ténacité de ces chefs d'entreprise qui recherchaient souvent fort loin, bien au-delà des limites de l'actuelle région Midi-Pyrénées, les nouveautés techniques, les matières premières de meilleure qualité et des débouchés toujours plus larges pour leurs productions? Le plus souvent, et l'industrie textile en offre maints exemples, le passage de l'artisanat rural à l'industrie moderne entraîna l'abandon des matières premières locales et la conquête de marchés lointains, dans d'autres régions ou hors des frontières du pays, au fur et à mesure que les produits fabriqués se diversifiaient et offraient une qualité supérieure. Paradoxalement, les villes particulièrement bien situées au centre d'une étoile routière de premier ordre — Toulouse, Montauban, Auch ou Cahors — et même celles qui, de surcroît, étaient desservies par une voie d'eau navigable permettant l'acheminement de grosses cargaisons et des liaisons directes et commodes avec les ports de l'Atlantique ou de la Méditerranée, ne participèrent pratiquement pas à cette effervescence; certaines virent même leur croissance démographique compromise par le déclin d'industries jadis puissantes et qui les mettaient, au XVIII° siècle encore, en rapport régulier avec des contrées éloignées.

A ce stade de l'analyse géographique d'une situation passée, tout invite à formuler une thèse simple que l'on souhaiterait féconde en hypothèses nouvelles pour de futures recherches historiques. En Midi-Pyrénées, seuls ont bénéficié d'un début d'industrialisation effective pendant la première moitié du XIX° siècle, les pays dans lesquels les placements fonciers ne présentaient pas un attrait suffisant pour attirer la quasi-totalité des capitaux locaux disponibles qu'aucun réseau bancaire efficace ne pouvait encore drainer vers des spéculations lointaines. En favorisant l'exportation des blés hors de la région, les voies navigables, mieux utilisées, et les grands axes routiers modernes, achevés ou améliorés, ont vraisemblablement contribué à renforcer encore la spécialisation céréalière de la Gascogne gersoise, du Lauragais, des pays de la Garonne et, dans une moindre mesure, des Causses du Quercy, conduisant parfois à une véritable monoculture.

Comme l'a montré R.Brunet (**173**), s'est alors perfectionné, dans les campagnes toulousaines,un système agraire fondé sur le couple blé-maïs (Cf. également P.Deffontaines. **345**). Destinée à la vente et assurée par les métayers ou les maîtres-valets, la production de blé procurait d'appréciables revenus à des propriétaires fonciers nombreux qui partageaient leur temps entre leurs domaines ruraux et leurs résidences urbaines. Aujourd'hui encore, les châteaux ou les maisons de maîtres cossues, entre lesquels s'intercalent des métairies (bordes) trois ou quatre fois plus nombreuses, donnent la mesure de l'extension spatiale de ce système socio-économique. Même si elle ne fit qu'en accentuer certains caractères déjà bien établis à la fin de l'Ancien Régime, la redistribution des terres à l'époque révolutionnaire a sans doute encouragé le détournement des capitaux accumulés dans le négoce ou les activités manufacturières vers les placements fonciers. A Montauban, la bourgeoisie protestante qui contrôlait de nombreuses affaires de draperie au XVIII° siècle, a délibérément opté pour les achats de domaines ruraux au moment de la vente des biens nationaux (**352**), et tout incite à rapprocher cette attitude aux allures de fièvre spéculative de la disparition des usines textiles de la ville. A Toulouse, l'étude minutieuse de la fortune immobilière pendant la période révolutionnaire ne laisse planer aucun doute sur ce processus.

> *"Les achats de biens nationaux ont joué un rôle considérable dans la constitution de cet enrichissement urbain sous la Révolution, puisque la totalité des biens nationaux achetés par la population toulousaine...représente exactement 76,62% de cet enrichissement."*
> J.Sentou. (**280**) p.25.

La bourgeoisie urbaine fut la principale bénéficiaire de cet enrichissement, accaparant 93,7% des biens nationaux et 92,47% des biens privés qui changèrent de mains pendant la période révolutionnaire.

> *"Les groupes sociaux qui se sont le plus enrichis en immeubles entre 1791 et 1799 sont essentiellement ceux qui vivent d'un profit direct. Le profit l'emporte donc sur la rente...Mais il faut aussitôt ajouter que, dans la mesure où le profit cherche à s'investir presque uniquement dans la rente foncière, comme le négoce nous en a fourni un bon exemple, le capitalisme commercial toulousain sera finalement dans l'incapacité de devenir un capitalisme industriel.*
> *L'amour exclusif de l'immobilier engage la bourgeoisie toulousaine dans une impasse*

qui l'empêchera de réussir la révolution industrielle et de sortir le Haut-Languedoc du sous-développement...La bourgeoisie de Toulouse a donc profité largement de la Révolution pour augmenter sa richesse foncière, mais elle n'a pas été pour autant transformée en grande"bourgeoisie capitaliste"... elle reste donc plus que jamais une "bourgeoisie propriétaire".

J.Sentou. (id) p.174.

Bien qu'aucune étude précise n'ait été entreprise sur ce point, on peut imaginer que les placements fonciers, en même temps qu'ils conféraient un indiscutable prestige social, ont procuré de substantiels revenus au moins jusqu'aux années 1818-1820, tant que les cours du blé se maintinrent à un bon niveau. Mais comment expliquer que, par la suite, lorsque la rentabilité de tels investissements n'offrit plus les mêmes avantages, on n'ait pas assisté à une certaine mobilisation de l'épargne locale en faveur d'affaires industrielles stoppées dans leur essor faute de moyens financiers? R.Brunet a montré comment, loin de remettre en question leur engouement pour l'achat de domaines ruraux, les propriétaires fonciers ont tenté de faire face à la dégradation de leurs revenus en exploitant plus durement encore leurs métayers ou leurs maîtres-valets, "Bourgeoisie propriétaire", la bourgeoisie toulousaine ne faisait que subir les premiers effets des modifications qui affectaient un marché du blé, sur lequel elle n'avait jamais eu aucune prise (**203**).

Pendant la première moitié du XIX° siècle, dans les pays céréaliers où dominait le couple propriétaire absentéiste—métayers, les villes ont fonctionné comme de véritables organismes parasitaires où les maîtres de la terre dilapidaient les revenus tirés de leurs domaines. Tant que ces revenus furent suffisants, une foule d'activités urbaines purent se maintenir et prospérer pour les besoins de la classe dirigeante. Quand ils commencèrent à se dégrader, la vie urbaine n'en fut pourtant pas altérée: la vente d'une métairie du domaine permettait à la bourgeoisie de faire face et de maintenir son train de vie. Heureusement la vie était bon marché à Toulouse, comme le constatait ironiquement le sous-préfet de Muret, dans un rapport de 1856.

" On tire de la campagne la nourriture des chevaux, le vin, le bois, les provisions du ménage...on vit à l'ordinaire avec une grande simplicité, pour ne pas dire parcimonie. Madame compte les bûches et les morceaux de sucre; les domestiques meurent de faim sous leur livrée galonnée; on se prive de tout pendant trois mois pour paraître avec éclat le jour des courses; mais il n'en est pas moins vrai qu'il est impossible d'ajouter les deux bouts...Aussi tous les ans, le

notaire de la famille procure une douzaine de mille francs hypothéqués sur la propriété... C'est ainsi que j'ai vu s'effondrer depuis dix ans toutes les grandes fortunes territoriales, tous les grands noms."

Archives départementales de la Haute-Garonne. Cité en annexe par A.Armengaud (**161**) p.475.

L'essentiel de la vie urbaine s'organisait ainsi en fonction de la classe dirigeante des propriétaires fonciers. Halles aux blés et minoteries symbolisaient l'afflux des richesses agricoles vers les villes. Parfois, cette richesse ne suffisait pas à enrayer la stagnation ou le déclin démographique. Mais lorsque l'emprise foncière des citadins était suffisamment affirmée, à Toulouse en particulier,elle continuait de soutenir la croissance de la population, une croissance pardoxale si l'on se réfère aux seules activités productives implantées dans la ville. C'est que la bourgeoisie, même lorsqu'elle entamait son patrimoine, faisait encore vivre dans son sillage, directement ou indirectement, des cohortes de petites gens: artisans, domestiques ou petits employés des commerces et des services, ouvriers du bâtiment...

Dans cette situation, comment financer les quelques projets industriels lancés par de rares individualités qui alliaient, chose rare, compétence et audace, mais ne disposaient pas des capitaux nécessaires? On comprend aisément le découragement de M. de Planet dans son bilan de l'industrie méridionale en 1858. Après avoir souligné les atouts de telle ou telle activité, il revenait toujours sur le même thème: les besoins de financement.

"Il est vrai que les grandes entreprises exigent de grands capitaux et l'on a objecté bien souvent que cet élément indispensable nous fait défaut...Disons seulement que si la dixième partie des capitaux que l'abîme creusé par le jeu des spéculations sans profit pour notre cité a engloutis depuis quelques années était allée à l'industrie, on aurait réalisé à Toulouse de grandes choses." (p.252)

"Si la science éclaire et guide bien souvent l'industrie, des milliers de faits le démontrent, le capital seul la fait vivre et la fait prospérer. Que ce levier puissant vienne donc à son aide et l'on verra ce dont elle est capable dans la cité du savoir" (p.254).

"Ce qui nous manque, ou plutôt ce qui fait complètement défaut chez nous, c'est le capital; et ici nous n'entendons pas parler du

capital du banquier qui ne saurait s'immobiliser, mais de ce capital qui fonde la richesse du présent et la richesse de l'avenir, sur des bases sérieuses, solides; de ce capital enfin qui afflue partout à l'industrie manufacturière, excepté chez nous." (p.297)

"Cela serait fait depuis longtemps, mais il est malheureusement trop vrai que l'industrie doit marcher à Toulouse avec ses propres ressources, c'est-à-dire lentement; les capitaux la fuient." (p.303)
É. de Planet. (194)

Dans les pays où les conditions naturelles ne permettaient pas la diffusion du système agraire des campagnes toulousaines, il ne faudrait pas croire, cependant, que les achats de biens ruraux étaient totalement dédaignés par les citadins. Mais, sur les terres ingrates, il s'agissait le plus souvent de médiocres placements financiers. En l'absence de toute culture commerciale, ces domaines ne pouvaient assurer à leurs maîtres des revenus comparables à ceux que rapportaient la culture et la vente du blé dans les métairies du Lauragais. Tout au moins leur conféraient-ils un indéniable prestige au sein de la société locale.

On peut donc penser qu'une telle situation rendait les détenteurs de capitaux moins réticents à l'égard des investissements industriels. En l'absence d'un réseau bancaire bien organisé pour drainer cette épargne, seules les fabriques locales bénéficiaient de cette source de financement qui faisait cruellement défaut dans les pays céréaliers. La proximité géographique de ces nouvelles usines modernisées et leurs productions, directement issues des traditions artisanales du pays, ne pouvaient que rassurer les bailleurs de fonds les plus réticents à se lancer dans des opérations risquées et difficiles à contrôler.

L'analyse de la répartition des hommes et des activités en Midi-Pyrénées dans les années qui précédèrent l'équipement de la région en voies ferrées incite donc à proposer une interprétation qui privilégie l'attitude des détenteurs de capitaux. C'est avant tout la recherche des placements les plus rémunérateurs qui a guidé les choix des bourgeoisies locales. Dans les contrées où la production et le commerce des grains laissaient augurer des gains importants, elles ont boudé les investissements industriels. Ailleurs, au contraire, sur les marges montagneuses, dans les ségalas, elles sont intervenues, faute de mieux, dans le financement de petites affaires, favorisant ainsi le passage de l'artisanat à l'industrie et, par là, l'essor de petits centres urbains dans lesquels la main d'oeuvre des campagnes voisines n'a pas tardé à se concentrer.

c) *L'essor des centres miniers et métallurgiques.*

Dans les premières décennies du XIXº siècle, un autre facteur a joué en faveur de l'industrialisation des marges méridionale et orientale de Midi-Pyrénées: connues parfois depuis des siècles, certaines ressources du sous-sol y aiguisèrent alors bien des appétits, au fur et à mesure que les progrès des sciences et des techniques révélaient tout leur intérêt économique.

Souvent modestes par rapport à ceux d'autres régions du pays, les gisements de houille et de fer de Midi-Pyrénées n'en constituaient pas moins un enjeu suffisamment important pour attirer des capitaux extra-régionaux. Le plus souvent, les bourgeoisies locales durent composer avec ces nouveaux venus et même, dans bien des cas, leur céder la place. Certains pourraient y voir une preuve supplémentaire de l'indifférence, sinon de l'aversion, qu'elles affichèrent envers les affaires industrielles. Mais, si l'on admet l'interprétation proposée ci-dessus, pourquoi ne pas considérer, tout simplement, que dans ces régions agricoles défavorisées, les capitaux disponibles suffisaient souvent à financer la modernisation ou la diversification des activités traditionnelles, comme le textile, mais ne pouvaient pas soutenir des affaires minières ou sidérurgiques qui demandaient des investissements beaucoup plus importants pour la constitution de leur capital fixe productif?

— La métallurgie ariégeoise. Elle s'était développée à partir de nombreux gisements ferrifères qui fournissaient chaque année de 10 à 15 000 tonnes à la fin de l'Ancien Régime. L'absence de bassin houiller à proximité et le coût prohibitif de l'acheminement des "charbons de terre" de Carmaux par la route avaient joué en faveur de la multiplication des forges catalanes à un moment où pourtant, en d'autres régions, s'allumaient des hauts-fourneaux modernes. Malgré ces handicaps, les forges ariégeoises — 41 au début du XIXº siècle, une soixantaine à la fin de la Monarchie de Juillet — livraient sur le marché des tonnages de fers bruts chaque année plus importants: 3 000 tonnes en 1802, 5 800 tonnes en 1825, un peu plus de 7 000 tonnes au début du Second Empire, ce qui constitua un record absolu qui ne sera jamais plus égalé.

Ces chiffres ne doivent pas faire illusion. Tous les témoignages des contemporains s'accordent pour souligner l'archaïsme d'une telle production que la cherté des transports et l'éloignement des usines modernes mettaient temporairement à l'abri d'une concurrence mortelle.

L'essentiel du minerai de fer provenait de la mine de Rancié, en Vicdessos, que les habitants des communes de Sem, d'Olbier et de Goulier exploitaient en vertu d'un droit d'usage octroyé...en 1272, à titre indivis, à tous les habitants de la vallée. Au début du XIXº siècle, comme en 1852, environ 450 mineurs-paysans consacraient

une partie de leur temps à extraire quelques 20 000 tonnes de minerai chaque année, au prix d'un travail particulièrement dangereux. Ardemment défendues par ces rudes ouvriers comme autant de signes d'indépendance, d'antiques traditions se perpétuaient malgré les multiples tentatives faites par l'administration départementale pour exercer son droit de regard sur l'exploitation, conformément aux lois sur les mines de 1791 et 1810. Il en était de même pour le transport du minerai entre la mine et le village de Sem, qui s'effectuait toujours à dos d'homme, chaque mineur apportant dans sa hotte, pour le vendre, le fruit de son travail. Après avoir effectué leurs achats pour leur propre compte ou celui des entreposeurs et des maîtres de forge, les muletiers prenaient ensuite le relais. Après un parcours de 4 à 6 kilomètres dans de mauvais sentiers, ils gagnaient le village de Cabre où passait la route de Tarascon, ouverte au roulage en 1784.

Cette indépendance farouchement défendue par les mineurs et les muletiers s'opposait à tout progrès de l'extraction ou des transports mais ne leur procurait guère d'avantages économiques. Les transactions, étroitement contrôlées, surtout après la publication du règlement de 1833, s'effectuaient à un prix fixé par l'administration préfectorale.

> *"Au fond, le salaire, la vie de l'ouvrier de Rancié, sont à la merci des maîtres de forges, des personnages considérables du canton, de l'administration préfectorale.*
>
> *Les maîtres de forges ont, presque toujours, réussi à imposer leurs prix...Ce sont maintenant quatre maîtres de forges désignés par le préfet qui débattent avec quatre mineurs le prix de vente et le soumettent à l'approbation de l'administration. Auprès du préfet, les maîtres de forges, électeurs influents ou représentants élus du pays, font prévaloir bien souvent leur point de vue... Le maître de forges fait le plus souvent la loi à l'ouvrier propriétaire de Rancié, lui impose un salaire maximum."*
>
> P.Morère. (**308**) pp. 365-366.

La puissance des maîtres de forges était toutefois très relative; elle n'apparaissait telle que dans la mesure où elle s'exerçait sur une population misérable et sans instruction. On a souvent décrit cette association entre les forges catalanes, le négoce et les grands domaines forestiers nobiliaires et bourgeois.

> *"Annexe d'une boutique ou élément d'un grand domaine sylvo-pastoral, la forge ariégeoise est toujours restée un établissement isolé, mal préparé à subir les grandes transformations techniques ou économiques."*
>
> M.Chevalier.(**297**). p.588.

Tout cela renforce encore la thèse précédemment avancée: en ces pays d'agriculture pauvre, si les capitaux disponibles s'investissaient, faute de mieux, dans des activités industrielles, il ne s'agissait presque jamais d'un choix délibéré en faveur de l'industrie, mais, bien davantage, de la nécessité de compenser les ressources insuffisantes d'un patrimoine rural de faible rapport. Le plus souvent, la gestion de ces forges ariégeoises obéissait d'ailleurs aux mêmes règles de prudence et de routine que celle des domaines agricoles.

Ainsi, pendant la première moitié du XIX° siècle, la croissance de la production des forges catalanes ne saurait s'expliquer par une quelconque politique de modernisation ou par des innovations techniques majeures. Recherchés pour leurs qualités par les aciéries associées aux fabriques de faux et de limes installées dans le département ou à Toulouse, les fers ariégeois bénéficièrent pendant quelques décennies d'un accroissement de la demande qu'aucune usine concurrente ne leur disputait vraiment. Visitant la région, l'économiste Michel Chevalier avait signalé, dès 1837, la précarité de cette prospérité, pressentant que la lutte serait par trop inégale dès qu'une voie ferrée inclurait l'industrie métallurgique pyrénéenne dans les circuits de l'économie nationale.

> *"Le nombre des forges catalanes est, en France, de 102, dont 50 dans le seul département de l'Ariège...Toutes les forges de l'Ariège donnent actuellement 55 000 quintaux métriques de fer. Une seule usine à la moderne, comme celle de Decazeville, pourrait produire 100 000 quintaux métriques."*
> M.Chevalier. La vallée de l'Ariège et la République d'Andorre. Revue des Deux-Mondes. Décembre 1837.

— Carmaux.

Au nord d'Albi, à Carmaux, l'existence d'un gisement de "charbon de terre" était connue depuis fort longtemps. Certains documents révèlent même un début d'exploitation dès le XIII° siècle. Mais c'est en 1752 que s'organisa vraiment la production, après que le marquis de Solages ait obtenu la concession des mines dans un rayon d'une lieue autour de son château de Blaye. Au moment de la Révolution, une centaine d'ouvriers extrayaient 4 000 tonnes environ chaque année (**383**).

Pour tenter de remédier aux difficultés d'écoulement de la production, le concessionnaire avait créé sur place, dès 1754, une verrerie pour la fabrication de bouteilles. Quelques décennies plus tard, la construction de la route de Toulouse à Albi, puis son prolongement jusqu'à Carmaux (ci-dessus 2°partie,I) permirent aux rouliers d'acheminer

plus facilement la houille jusqu'au Tarn, où la navigation prenait le relais. Cela suffit à intensifier un peu le rythme de l'extraction qui approchait les 10 000 tonnes annuelles vers 1810. La progression fut ensuite beaucoup plus rapide, atteignant 29 000 tonnes en 1839 et 55 000 tonnes en 1850, et entraînant l'utilisation d'une main d'oeuvre plus nombreuse: 260 ouvriers en 1810, 550 en 1850. Mais la vente du charbon de Carmaux se heurtait toujours à l'insuffisance des moyens de transport et de la demande locale, bien limitée malgré l'installation d'usines métallurgiques près d'Albi, à Saint-Juéry. Seule la route permettait d'atteindre Toulouse, et dans les pays de la moyenne-Garonne, susceptibles d'être ravitaillés à meilleur compte grâce à la voie d'eau, sévissait la concurrence des houilles anglaises importées par Bordeaux. Or, en 1847, le charbon de Carmaux était l'un des plus chers de France bien que les salaires versés aux mineurs fussent les plus bas (R.Trempé). Les ventes ne pouvaient donc s'effectuer très loin: à eux seuls, les deux départements du Tarn et de la Haute-Garonne absorbaient près des deux-tiers de la production (**389**).

L'évolution des activités industrielles de la région ne laissait guère augurer un accroissement de la demande à la mesure des possibilités du gisement. Dès 1833, pour abaisser les coûts des transports et tenter de conquérir de nouveaux débouchés plus éloignés, A.de Solages s'était préoccupé de la construction d'un chemin de fer, au moins pour la liaison entre Carmaux et Albi, que la navigation atteignait depuis quelques années après l'achèvement des travaux de régularisation effectués sur la rivière en amont de Gaillac. Vingt ans plus tard, faute de capitaux suffisants, l'idée demeurait encore à l'état de projet.

— Decazeville.

Autour de Decazeville, un important foyer industriel s'était constitué entre 1825 et 1850, associant l'extraction du charbon et la métallurgie.

Près d'Aubin, le charbon qui affleurait en surface était exploité au XVIII° siècle par les propriétaires du sol, très jaloux de leurs droits face aux prétentions des pouvoirs publics (**408**). Il fallut attendre 1804, et surtout les années 1818-1820, pour voir disparaître ces "privilèges" avec l'attribution de nombreuses concessions. En 1825, à l'initiative de l'ancien ministre Decazes, presque toutes les mines exploitées furent réunies sous la houlette de la Compagnie des Houillères et Fonderies de l'Aveyron, qui ne tarda pas à construire deux hauts-fourneaux, l'un à la Forézie, près de Firmi, l'autre à Decazeville même, sur la houillère. Cette association de la mine et de la métallurgie, unique dans la région, assura presque aussitôt à ce foyer industriel une puissance sans égale en Midi-Pyrénées. Seul le groupe Castres-Mazamet, pour l'industrie

textile, pouvait soutenir la comparaison: lors de la grande enquête sur l'industrie, en 1861-1865, l'arrondissement de Castres l'emportait encore sur celui de Villefranche-de-Rouergue, que l'on considère le nombre de salariés (13 600 au lieu de 10 500) ou la valeur des produits fabriqués (48,5 millions de francs contre 23,214).

Par contre, dès les premières années de la Monarchie de Juillet, le bassin de Decazeville supplantait celui de Carmaux et l'écart ne cessa de se creuser: en 1845, les houillères de l'Aveyron produisaient trois fois plus de charbon (152 000 tonnes au lieu de 45 000) et la métallurgie qui leur était associée, mais qui faisait cruellement défaut à Carmaux, connaissait un brillant essor. Ces progrès étaient liés à de nouvelles interventions de capitaux extra-régionaux: en 1847, à Gua, près d'Aubin, avait été fondée une nouvelle compagnie métallurgique; dix ans plus tard, c'est un négociant parisien qui investit à son tour dans le bassin en créant une fonderie de zinc à Viviez.

L'intense activité qui régnait autour de Decazeville au début des années 1850 ne pouvait qu'exciter les convoitises des compagnies ferroviaires. Dans une région où les perspectives de trafic n'avaient rien de particulièrement alléchant, un tel foyer industriel constituait un gage de rentabilité pour celle d'entre elles qui obtiendrait la concession d'une voie ferrée assurant l'exportation de la houille et des produits métallurgiques, tout en facilitant l'acheminement de minerais de fer nécessaires pour relayer la production des petits gisements locaux qui ne pouvaient plus faire face aux besoins des hauts-fourneaux.

*

* *

Les disparités des placements fonciers et l'inégale répartition des ressources du sous-sol ont contribué à accentuer les contrastes géographiques au sein de Midi-Pyrénées pendant la première moitié du XIX° siècle. Mais l'inégale distribution spatiale des ressources du sous-sol ne semble pas avoir joué un rôle déterminant; elle n'a fait que renforcer un processus déjà ancien: dans les contrées aux ressources agricoles limitées, pour accroître leurs revenus, les bourgeosies locales n'avaient pas d'autre choix que de financer quelques petites industries.

Ces industries qui se développèrent sur les marges méridionale et orientale de la région, stimulant la croissance des villes, n'en demeuraient pas moins profondément enracinées dans le monde rural. Héritières de l'artisanat traditionnel ou du travail à domicile, fort répandu dans ces campagnes, elles continuaient d'y recruter une

main d'oeuvre abondante et bon marché. Toutefois, le passage de l'artisanat à l'industrie fut presque toujours marqué par l'abandon des matières premières tirées de l'agriculture locale et par l'apparition de productions plus élaborées et de meilleure qualité, qui ne pouvaient prospérer qu'en alimentant un assez vaste marché. Peu à peu, se tissèrent ainsi, autour de chaque petit centre industriel, une grand nombre de relations commerciales directes avec des villes ou des régions souvent fort éloignées.

L'analyse des différents foyers industriels qui s'affirmèrent de plus en plus comme autant d'éléments autonomes dans l'espace géographique régional pendant les premières décennies du XIX° siècle, conduit ainsi à opposer les liaisons complexes que chacun d'eux entretenait avec le milieu rural environnant et l'extrême faiblesse des relations interubaines à l'intérieur même de Midi-Pyrénées. Autant les productions traditionnelles de l'artisanat s'échangeaient entre ville ou petits pays voisins, autant l'industrie moderne s'organisa en fonction d'un marché national, voire international. Tout se passa un peu comme si chaque petit centre, fier de ses productions nouvelles, avait souhaité conserver jalousement ses activités originales qui, aux yeux de ses habitants, constituaient autant d'atouts pour lutter contre la ruine des maîtres et le chômage ou la misère des plus défavorisés. Cet esprit de clocher apparaissait fréquemment dès qu'il s'agissait de protéger quelque secret de fabrication ou une position de monopole menacée. On aurait grand tort de n'y voir qu'une des manifestations de ce trop fameux individualisme méridional.

Un exemple parmi d'autres: lorsque l'industrie du chapeau, jusque là cantonnée à Septfonds, gagna la petite ville voisine de Caussade, la réaction fut révélatrice de cette attitude.

> *"Un jour, il y a quelques années de cela, une nouvelle qui circula rapidement de bouche en bouche, mit en émoi tous les habitants de Septfonds et fournit longtemps un texte interminable aux propos des veillées; on eut dit que la ruche industrieuse était menacée dans son existence. De quoi s'agissait-il?...Un patron désertant le drapeau commun, entamant sans rougir le monopole gardé jusque là, allait s'établir à Caussade. Ce qui consolait un peu disait-on c'est que le délinquant n'est pas Septfondois d'origine. Sur le simple énoncé de ce fait, toutes les monteuses* (de chapeaux) *parlèrent de l'abandonner à la fois..."*
>
> G.Besse. (op.cité.)

Quelques outrances verbales ne sauraient masquer l'inquiétude des bourgeoisies locales. Sans doute peu fortunées dans ces pays défavorisés, elles défendaient âprement leur patrimoine industriel avec la même ardeur et le même esprit dont elles auraient fait preuve pour repousser quelque intrus pénétrant sur leurs terres. C'est qu'ici, on n'aurait garde de l'oublier, la fabrique était souvent le seul moyen de se procurer des revenus suffisants pour tenir son rang dans la société, quand les domaines ruraux étaient d'un trop faible rapport. La gestion des affaires industrielles s'en ressentait d'ailleurs; l'individulaisme triomphait et la jalousie plus que la concurrence aiguillonnait fréquemment les choix en faveur de telle innovation technique ou de telle production nouvelle. Aujourd'hui encore, à Graulhet, à Mazamet, les manifestation d'une telle mentalité ont-elles vraiment disparu?

Sans doute favorisé par l'absence d'un marché régional des capitaux, qui aurait facilité une certaine mobilité géographique des investissements, cet individualisme n'était pas sans conséquence sur l'organisation de l'espace. Il imposait de véritables pesanteurs géographiques. Chaque bourgeoisie locale se repliait en effet sur sa petite ville pour y préserver sinon sa puissance économique, tout au moins les signes extérieurs de cette puissance. Ce "chacun pour soi", dont les manifestations publiques n'allaient pas sans une certaine superbe, cachait mal le désarroi qui gagnait les classes possédantes et se traduisait par un "sauve qui peut" moins glorieux; il trouvait son expression géographique dans la multiplication de ces petits centres industriels spécialisés, non pas rivaux, car leurs productions étaient trop différentes pour se faire concurrence, mais pratiquement étrangers les uns aux autres. Chacun d'entre eux entretenait jalousement,pour son propre compte,une vie de relation ignorant la dimension régionale. Entre le petit pays formé par l'association intime de la ville et des campagnes environnantes, et les contrées lointaines d'où venaient les matières premières ou dans lesquelles se vendait la production des fabriques locales, existait un véritable hiatus qui semble s'être aggravé dans la première moitié du XIX° siècle avec l'intensification des échanges.

Au coeur de la région, au contraire, la cohésion paraît avoir été plus forte. Mais il s'agit sans doute d'une fausse impression née de l'homogénéité que conférait à ces pays céréaliers la diffusion d'un même système agraire, particulièrement bien adapté pour tirer des campagnes une rente suffisante qui assurait la vie des populations citadines et pouvait même soutenir encore la croissance de certaines villes lorsque s'y ajoutaient quelques fonctions administratives, intellectuelles ou religieuses. Tout cela ne pouvait faire oublier la médiocrité de l'industrie dans ces villes rentières,ni son caractère qui l'apparentait le plus souvent aux activités de service. Même à Toulouse

qui franchit le cap des 100 000 habitants au milieu du siècle, les activités manufacturières n'avaient aucune envergure pour une ville de cette importance. Quatre établisements de l'Etat — la Manufacture des Tabacs, l'Arsenal, la Poudrerie et une fonderie de canon — y employaient déjà 1 500 personnes, c'est-à-dire plus d'un travailleur de l'industrie sur six. La présence d'un tel foyer de consommation n'avait même pas suffi à y stimuler un peu l'initiative privée ou à retenir certains établissements industriels attirés vers d'autres localisations. Tel fut le cas d'une usine métallurgique, créée en 1815 par deux Ariégeois associés à un Allemand, qui, en quelques années, avait acquis une place de choix sur le marché français des limes et des faux: en 1828, elle employait 529 ouvriers et livrait le sixième des limes et le tiers des faux produites en France (**259**). L'année suivante, ses activités furent pourtant tranférées près d'Albi, à Saint-Juéry, avant de passer aux mains d'un certain Talabot. L'usine de Toulouse ne retrouva jamais son éphémère prospérité: en 1850, elle n'employait plus que 225 ouvriers. Ce transfert symbolise tout à la fois les difficultés qui ne cessèrent d'assaillir les établissements industriels toulousains, faute de capitaux suffisants, et l'attraction que commençaient à exercer les gisements charbonniers sur certaines usines, à un moment où n'existaient pas des moyens de transports adéquats pour acheminer, à des prix raisonnables, des quantités importantes de houille à l'intérieur même de la région.

Ainsi, entre 1825 et 1850, la mise en valeur ou l'exploitation plus intensive des ressources du sous-sol aggravèrent encore le contraste géographique entre les "campagnes toulousaines" et les marges méridionale et orientale de Midi-Pyrénées. Elles se heurtèrent cependant aux capacités financières limitées des bourgeoisies locales et à l'absence de voies ferrées susceptibles d'expédier des tonnages supplémentaires de charbon qu'il était alors possible d'extraire et de vendre. Les deux bassins charbonniers de Carmaux et Decazeville constituaient une proie facile pour des capitaux extérieurs à la région qui pourraient financer à la fois la modernisation de l'exploitation et la construction des chemins de fer. Dans l'Aveyron, le processus était bien entamé: déjà maître de la houillère et de la métallurgie, le grand capital allait se doter des moyens nécessaires pour conquérir le marché charbonnier du Sud-Ouest: une grande voie ferrée vers Montauban. A Carmaux, encore sous le contrôle des capitaux locaux, c'est, au contraire, la nécessité impérieuse de contrer cette offensive du bassin concurrent, en construisant également une voie ferrée, qui allait provoquer l'intégration de la société familiale concessionnaire du gisement dans le capitalisme national.

Mais en dehors du trafic que ne pouvaient manquer d'induire les deux bassins houillers de la région, aucune activité n'était vraiment en mesure d'inciter les compagnies ferroviaires à se lancer dans l'équipement du Sud-Ouest en

voies ferrées. Les expéditions de céréales n'étaient pas négligeables, mais la voie d'eau avait déjà une clientèle fidèle que l'achèvement du canal latéral était en passe d'étendre encore. Quant à l'industrie, il fallait être bien téméraire pour en espérer, dans l'immédiat, une grande demande de transports. Beaucoup trop dispersée en une multitude de petites centres, souvent difficiles d'accès, et malaisés à relier entre eux, elle pesait déjà d'un faible poids dans l'ensemble du pays. En 1851-1852, dans les huit départements de Midi-Pyrénées, on ne recensait que 46 machines à vapeur, alors que la France, Paris excepté, en comptait déjà 2 494 (*). Une dizaine d'années plus tard, lors de l'enquête de 1861-1865, alors que 6,7% de la population du pays vivait dans cette région, on n'y trouvait que 3,3% des salariés de l'industrie et la valeur des produits fabriqués représentait à peine 3,3% du total national. Même l'industrie textile, pourtant bien représentée avec le groupe Castres-Mazamet, n'employait que 3,6% de la main d'oeuvre du pays travaillant dans cette branche.

En libérant le grand capitalisme des entraves qui l'empêchaient encore de conquérir et d'unifier le marché national, le "coup d'Etat industriel" du 2 décembre allait hâter la construction des voies ferrées dans le sud-ouest du pays. Mais le chemin de fer pouvait-il briser cette sorte de fatalité qui, au milieu du XIX° siècle déjà, tenait Midi-Pyrénées en marge du développement économique? Les bourgeosies locales se plurent à le dire et peut-être finirent-elles par le croire vraiment, au point d'en persuader une large majorité de l'opinion publique régionale. Mais le souhaitaient-elles vraiment, ou n'était-ce qu'un moyen commode de justifier leur passivité?

*Statistique Générale de la France.

TROISIÈME PARTIE

LA MISE EN PLACE DES RESEAUX FERROVIAIRES

Dans les années 1838-1842, le grand débat sur les chemins de fer, qui agite les milieux politiques et financiers de la capitale, ne suscite guère d'intérêt dans le midi toulousain. Dans les pays céréaliers de l'Est aquitain, les propriétaires ont alors les yeux fixés sur les cours du blé. Que les prix viennent à s'effondrer encore et tout le système qui les fait vivre, -la *"machine à blé"* (R.Brunet)-, mis en place et perfectionné depuis un siècle, est condamné. L'amenuisement des revenus de la bourgeoisie terrienne ne pouvait tarder à compromettre l'équilibre d'une structure sociale peu affectée par la Révolution et, au-delà, toute l'organisation de l'espace régional, dans la mesure où les points forts de cet espace, les villes, vivaient dans l'étroite dépendance des revenus de l'agriculture. Que les maîtres de la terre réduisent leur train de vie, qu'ils n'aient plus les moyens d'embellir leurs hôtels toulousains ou d'en construire de nouveaux, qu'ils limitent leur domesticité et soient obligés de contrôler plus étroitement leurs achats de biens de consommation, c'est tout un petit peuple d'artisans, de serviteurs ou d'employés qui ne manquerait pas d'être acculé à la misère. Faute d'activités nouvelles, ces villes qui vivaient presque exclusivement de la rente foncière s'engageraient irrémédiablement sur la voie du déclin.

Pour sauver un mode de production de plus en plus menacé et tout ce qui dans la société et l'espace géographique lui était organiquement lié, s'imposait comme une évidence la nécessité de retrouver les conditions de la prospérité passée. Il fallait tout à la fois que les cours du blé se stabilisent au plus haut niveau et que l'organisation matérielle des expéditions de céréales soient encore améliorées. Le Canal du Midi avait ouvert aux blés toulousains les marchés du Bas-Languedoc et de la Provence, le canal latéral à la Garonne -ou le canal des Pyrénées - lèverait l'hypothèque que faisait peser un fleuve trop capricieux sur le développement du trafic des céréales et des farines vers la côte atlantique.

Pouvait-on imaginer alors des solutions plus audacieuses? Abandonner la terre qui ne rapportait plus comme autrefois, tenter l'aventure industrielle, c'était admettre que la "machine à blé" était effectivement condamnée. C'était accepter l'idée qu'existaient désormais des placements plus rémunérateurs. De telles analyses auraient supposé une conscience aiguë des problèmes économiques du moment. Pouvait-il en être ainsi alors que ces bourgeoisies ne s'étaient jamais souciées de contrôler les circuits commerciaux qui assuraient l'expédition et la vente de leurs blés? (203) Elles n'avaient accepté avec réticence des investissements industriels que dans les zones où l'ingratitude des sols et du climat rendait les placements fonciers trop peu rémunérateurs, c'est-à-dire sur les marges de la région. Quant aux placements dans des affaires plus lointaines, l'inorganisation du système bancaire les rendait encore plus incertains aux yeux de possédants habitués à contrôler étroitement la mise en valeur de leurs biens. Tout cela supposait d'ailleurs une telle remise en question des modes de vie de la classe dirigeante — ce fameux art de vivre aquitain —, qu'il était inconcevable de l'envisager, ne serait-ce qu'un instant, dans le cas bien improbable où quelque esprit "éclairé" aurait eu le mauvais goût d'en faire état publiquement. Ne pouvait-on espérer d'ailleurs que le perfectionnement des méthodes de culture, que préconisaient quelques grands propriétaires tardivement touchés par les idées des physiocrates, entraînerait des gains de production qui compenseraient sans doute largement la stagnation des cours du blé? En cette première moitié du XIX° siècle, prolonger la vie de la "machine à blé" telle était bien la seule préoccupation des bourgeoisies locales.

L'objectif prioritaire consistait à stabiliser les cours du blé. Sur le marché de Toulouse, le prix de l'hectolitre avait oscillé entre 20 francs et 25 francs depuis le début du siècle, si l'on excepte deux années très médiocres (1808 et 1809) et une année excellente (1812). Les espoirs qu'avaient fait naître les cours exceptionnels de 1817 (30,8 francs) n'avaient guère duré. Dès la chute de l'Empire, les pouvoirs publics, soucieux d'éviter les disettes, avaient pratiquement interdit l'exportation des blés et ils encourageaient même les importations de grains russes par l'octroi de primes. Cela fut suffisant pour que les cours s'effondrent à partir de 1818 (24,54 francs) avant d'atteindre un niveau très inquiétant l'année suivante (16,97 francs). S'ouvrit alors dans les campagnes toulousaines une période de marasme (271). Tant que les cours élevés du blé leur avaient assuré des revenus suffisants, les propriétaires terriens ne s'étaient guère souciés des mécanismes complexes du marché. Surpris par la baisse brutale des prix en 1818, ils ne poussent pas plus loin

l'analyse et se mobilisent contre ce qu'ils considèrent comme un mauvais coup, conséquence évidente d'une législation insensée. L'un des leurs, Villèle, occupe alors d'importantes fonctions ministérielles et peut aisément présenter en haut lieu les doléances qui s'imposent. Les mesures protectrices de 1819 et 1821 — arrêt des importations tant que le blé indigène n'atteint pas un cours suffisant — semblent indiquer que l'appel a été entendu et la désastreuse tendance à la baisse se ralentit quelque peu. Mais si une stabilisation des cours s'esquisse à partir de 1827, les prix ne retrouvent pas le haut niveau qu'ils avaient atteint dix ans auparavant. Entre 1827 et 1847, l'hectolitre de blé se négocie entre 17 et 23 centimes à Toulouse. Cet équilibre, médiocre fruit du marché et de la règlementation douanière, traduit tout simplement le rapport de forces du moment entre deux modes de production. L'un, menacé, qu'anime une bourgeoisie rentière du sol désormais sur la défensive, imprime toujours sa marque à l'espace et à la vie de la région toulousaine. Sa survie passe par le maintien des cours du blé au-dessus d'un certain seuil. L'autre, conquérant, le mode de production capitaliste, s'organise à l'échelle du pays tout entier; son essor passe par l'exploitation massive de la force de travail dans les lieux où s'épanouit l'industrie moderne, c'est-à-dire à proximité des gisements de matières premières ou des sources d'énergie. Cela suppose un marché du travail suffisamment pourvu par l'exode rural et une main d'oeuvre d'autant moins exigeante que le prix du pain — donc celui du blé — sera plus bas. Les exigences de ces deux modes de production apparaissent donc inconciliables. Les propriétaires toulousains qui souhaitent bénéficier des cours du blé les plus élevés ne peuvent plus espérer compenser l'amenuisement de leurs revenus en imposant des contrats plus draconiens à leurs métayers; ces derniers deviennent au contraire plus exigeants au fur et à mesure que le développement industriel attire vers d'autres régions les populations rurales et réduit l'offre de travail dans l'agriculture locale.

Cette opposition entre les deux modes de production se manifeste avec éclat lorsque se pose la question de l'équipement du sud-ouest français en voies de communication modernes. Les bourgeoisies locales n'ignorent pas le rôle essentiel de telles infrastructures pour la vie économiqued'une région. Depuis plus d'un siècle le canal du Midi ne leur a-t-il pas permis de tirer des revenus substantiels de la vente du blé?

"...plus encore que les routes, le canal du Midi sert au transport des grains, plus rapide et moins coûteux par eau que par terre: il

est décidément le grand lien entre le Toulousain céréalicole et le Bas-Languedoc surtout viticole dès ce temps. Et ce trafic est remarquablement actif. Un état signalé par M.Massio porte qu'en juillet 1814, les péniches du port de Toulouse ont chargé 7138qx et 37kg de grains, en août 915qx 85kg, en septembre 597qx 50 kg, en octobre 9162qx 98kg: c'est dire assez les services rendus par le canal. Ceese-t-il momentanément de fonctionner, c'est une catastrophe pour les marchands de grains toulousains..."
G.Jorré.(271)

Dans un premier temps les propriétaires fonciers et leurs représentants s'efforcent donc, tout naturellement,d'améliorer ce remarquable outil économique en le prolongeant vers Bordeaux mais ils se heurtent sinon à l'opposition, tout au moins à l'indifférence des bourgeois conquérants dont l'influence ne cesse de grandir dans l'appareil d'Etat après 1830. Puis, lorsque le coup d'Etat du 2 Décembre lève les derniers obstacles qui s'opposaient encore à l'épanouissement du capitalisme, l'équipement ferroviaire est conçu et mis en place par la nouvelle oligarchie financière au nom d'une logique qui ne s'embarrasse pas de l'opinion des bourgeoisies locales vite taxées de passéisme.

La voie ferrée s'impose alors comme l'instrument essentiel de la domination d'un mode de production sur l'autre. Il s'en est fallu de peu pour que se réalise le projet , très sérieusement envisagé, qui aurait consisté à poser le chemin de fer dans les tranchées déjà creusées pour le futur canal latéral à la Garonne. Le symbole aurait été éclatant. Mais la domination du mode de production capitaliste ne s'est pas faite sans résistance et bien des compromis ont été nécessaires. La lutte s'est vite engagée entre les bourgeoisies locales acharnées à récupérer la maîtrise des canaux et la Compagnie des Chemins de fer du Midi, fer de lance du capitalisme triomphant dans la région, qui exploitait à la fois chemins de fer et canaux, imposant sa politique tarifaire et sa conception de l'équipement ferroviaire du sud-ouest français. Ainsi considérées les péripéties de cet affrontement sont particulièrement riches d'enseignement. On aurait grand tort, comme on l'a fait trop souvent, d'y voir une simple succession d'anecdotes à peine dignes de nourrir une histoire locale marginale et cocardière. L'Histoire sérieuse — nationale — les a vite négligées quand elle ne les assimilait pas à quelques manifestations de ces populations méridionales réfractaires au progrès — le chemin de fer — et attachées aux charmes désuets des canaux d'un autre âge.

*

* *

I. L'AXE BORDEAUX-SETE
DES CANAUX AU CHEMIN DE FER

1. LE CANAL LATERAL A LA GARONNE

Dès le XVIII° siècle, entre Toulouse et Moissac s'étaient exprimés des voeux en faveur du creusement d'un canal latéral à la Garonne. Initialement conçu comme le prolongement du canal de Riquet, le nouvel ouvrage devait doubler la Garonne au moins jusqu'à Moissac, c'est-à-dire jusqu'à l'endroit où la navigation devenait moins périlleuse sur le fleuve.

Vers 1830, lorsque le projet fut étudié techniquement, on opta cependant pour un tracé beaucoup plus long entre Toulouse et Castets, plus conforme aux intérêts bordelais. Ainsi conçu, le nouveau canal n'était plus simplement le prolongement du canal du Midi, instrument privilégié des relations entre l'est aquitain et le Bas-Languedoc; en améliorant les relations entre le port girondin et son arrière-pays, il pouvait aussi contribuer au développement des échanges avec la côte atlantique et atténuer ainsi le traditionnel déséquilibre de la vie de relation des pays toulousains au travers de l'isthme aquitain.

Conservée dans les Archives du canal du Midi et dans les différents dépôts d'Archives départementales, une abondante littérature suscitée par ces projets permet de se faire une idée assez précise des revendications et des rivalités qui se cristallisèrent autour des problèmes de transports dans la première moitié du XIX° siècle.

a) en Moyenne-Garonne.

Menacés par les expropriations, les propriétaires fonciers des pays de Moyenne-Garonne ont bien tenté de s'opposer à la construction du canal latéral. Largement représentés au Conseil général du Lot-et-Garonne, ils réussirent même à obtenir de cette assemblée un vote hostile au projet qui lui avait été soumis par l'Administration. Au même moment, en 1837, une commission d'enquête oeuvrant dans ce même département ne pouvait d'ailleurs émettre un avis: cinq de ses membres se ralliaient au projet de canal latéral et les cinq autres lui opposaient un refus catégorique. C'est que dans les villes, dans le Tarn-et-Garonne en particulier, l'intérêt économique du canal faisait l'unanimité.

A Montauban, la cause était entendue depuis longtemps. Dans cette ville, cruellement frappée par la réorganisation administrative de l'époque révolutionnaire qui la reléguait au rang de sous-préfecture, le conseil du commerce avait

estimé, dès l'an XI, que seul le prolongement du canl du Midi jusqu'au Tarn pouvait redonner vie aux activités locales.

> *"Notre ville a tout perdu; et du rang qu'elle occupait comme chef-lieu de généralité, siège de cour souveraine et d'évêché, elle est tombée dans la dernière des classes. Déchue de toutes ses prérogatives, dépouillée de ce qui en faisait l'ornement et la richesse, elle ne conserve que le nom de ville, que seule son étendue peut justifier..."*
>
> Mais si le nouveau canal *"se joint aux eaux du Tarn sous les murs de Montauban, cette place devient alors le magasin de tous les départements auxquels elle touche; le nord et le midi y aboutiront avec la même facilité; voilà le lien commun qui unira plusieurs parties considérables du territoire de la France, et qui recréera une ville qui, sortant de ses débris, ne demande qu'à reprendre son rang parmi les grandes places de commerce...*
>
> *On peut le dire sans hyperbole, ce canal à Montauban serait un fleuve d'abondance et de richesses qui déborderait sur une grande partie du territoire français."*
>
> (Pièces et Mémoires tendant à prouver la nécessité de la prolongation du canal du Midi jusques au Tarn. AN XI. Archives du Canal. Toulouse.)

Une certaine inquiétude n'en demeurait pas moins: tous ces espoirs pouvaient être ruinés si le canal évitait Montauban et suivait stritement la vallée de la Garonne entre Toulouse et Moissac.

> *"Si le canal est dirigé vers Moissac, Montauban perd tout son commerce de transit et la majeure partie de celui de consommation, sa ruine est consommée, il est réduit à l'état de village..."* (Id.)

De son côté, bien sûr, la municipalité de Moissac n'a pas manqué de saisir l'importance de l'enjeu.

> *"La communication de Toulouse à Bordeaux par la Garonne est souvent interrompue. La navigation sur cette partie présente quelquefois des difficultés insurmontables; elle est toujours sujette à de grands dangers...*
>
> *Nous allons démontrer par des faits sans réplique:*

-que la continuation du canal jusqu'à Moissac est absolument nécessaire, absolument indispensable pour la sûreté, l'économie et la célérité de la navigation depuis Toulouse jusqu'à la pointe de Moissac, c'est-à-dire jusqu'au confluent du Tarn et de la Garonne...et que la direction du même canal vers Montauban manquerait entièrement ce but."

(Mémoire sur la continuation du Canal du Midi présenté aux consuls de la République française par le Maire de Moissac au nom de ses concitoyens. 16 Frimaire An XI. Archives du Canal. Toulouse)

b) Toulouse

Les réticences, voire l'hostilité, des milieux d'affaires toulousains contrastent singulièrement avec les voeux qu'expriment les cités de Moyenne-Garonne en faveur d'un canal latéral à la Garonne qui prolongerait le canal du Midi.

C'est qu'à Toulouse, les intérêts du commerce redoutaient de perdre la rente de situation liée à la rupture de charge entre la navigation sur le canal du Midi et la navigation sur la Garonne ou le roulage. *"Entreprise à la fois insensée, ruineuse et mesquine"*, tel est le jugement sans appel que La Gazette du Languedoc porte le 6 mai 1838 sur le canal latéral à la Garonne dans lequel elle décèle la marque des ambitions de Bordeaux *"dont le commerce anéanti cherche en vain un dédommagement dans l'ouverture d'un canal qui n'ajoutera rien à sa prospérité commerciale"* (21 février 1838). A maintes reprises ce journal légitimiste tentera d'ailleurs d'intervenir pour faire échouer le projet en démontrant qu'il était impossible de le réaliser techniquement. De tels arguments cachent bien mal les causes profondes de cette hostilité qui percent parfois au hasard d'un article:

" Si le canal latéral a trouvé en nous des adversaires, ce n'est pas, comme on peut le penser, parce que le canal serait destiné à procurer de grands avantages aux contrées qu'on veut lui faire parcourir, au détriment de la ville de Toulouse. Notre dévouement, notre constante sollicitude embrassent tous les intérêts provinciaux."

Quant à la Chambre de Commerce de Toulouse, elle ne s'embarrasse pas de telles précautions pour justifier son opposition au canal latéral. Elle analyse avec beaucoup de réalisme le tort qu'il ne manquerait pas de causer aux intérêts qu'elle défend.

" *La ville de Toulouse, placée dans les terres, également éloignée des frontières et de la mer, ne peut se livrer à des hautes et lointaines spéculations, mais elle a l'avantage d'avoir sous ses murs la Garonne et l'embouchure du canal du Midi. Elle est en conséquence le point de contact des communications d'une mer à l'autre. Les marchandises allant de la Méditerranée à l'Océan, et vice-versa, y sont donc forcément transbordées pour ces deux destinations. Aussi s'y est-il établi un grand nombre de maisons de commission et de passage, si bien que ce transit est devenu pour cette ville une très importante branche d'industrie.*

Veut-on en avoir une idée? La voici: Toulouse reçoit annuellement pour Bordeaux 50 millions de kg et pour le Languedoc 14 millions de kg. Cet immense transit donne aux consignataires des bénéfices très considérables, sans compter les frais de plusieurs genres qu'occasionne ce passage, et dont profitent les industries subalternes qui sont attachées au commerce, sans compter les commissions de banque pour la négociation des traités représentant la contre-valeur des marchandises en circulation, tout cela serait perdu.

Voilà donc la preuve de l'immense tort, de l'irréparable tort qui résulterait pour Toulouse; car à l'aide du canal, s'il pouvait exister, tout passerait debout et sans transbordement d'une mer à l'autre. Ainsi, sans avoir déposé sur sa route aucun germe de prospérité, après avoir imposé au commerce un surcroît de dépense considérable, ce canal ruinerait absolument dans cette cité la commission de passage qui, avec ses conséquences, est presque son unique res-source; on ne peut donc y voir qu'un déplacement d'industrie, au lieu d'une création d'industrie."

(Observations de la Chambre de Commerce de Toulouse sur le projet de Canal latéral. 1837? Archives de la Chambre)

c) *Bordeaux*

Restait en fin à considérer l'utilité d'un tel ouvrage pour les pays bordelais. Dans le grand port girondin, la prospérité du XVIII° siècle (*) n'avait pas survécu aux guerres révolutionnaires et au blocus continental. Au début du Second

*Cf. P. Butel, op. cité.

Empire encore, le marasme était toujours grave et la bourgeoisie locale s'inquiétait de l'écart qui ne cessait de se creuser entre "son" port et ses concurrents de la côte atlantique, Nantes, Rouen et Le Havre, très tôt reliés à leur arrière-pays par des voies ferrées.

> *"C'était une nécessité impérieuse pour les Bordelais d'avoir à faire sortir leur port de l'isolement où il se trouvait confiné."*
> (A.Charles. Annales du Midi.1960)

Bien avant que ne soit conçue l'idée d'une voie ferrée entre Atlantique et Méditerranée, le projet d'un canal latéral à la Garonne améliorant les relations avec l'Aquitaine intérieure ne pouvait donc susciter de grandes objections, même s'il ne soulevait pas l'enthousiasme des milieux d'affaires bordelais qui, avec beaucoup de réalisme, espéraient davantage d'une reprise du trafic maritime que d'un hypothétique renouveau du port stimulé par les expéditions ou les besoins d'un arrière-pays aux activités économiques déjà bien déficientes.

*

Ainsi, dans cette première moitié du XIX° siècle, les conséquences économiques que pourrait entraîner le creusement du canal latéral n'échappaient à personne dans le Sud-Ouest. Mais la défense des situations acquises, aussi médiocres soient-elles, le souci égoïste des intérêts de telle ou telle cité, de telle ou telle catégorie sociale, l'emportaient le plus souvent sur les rares réflexes de solidarité régionale. L'absence de représentation démocratique entre les assemblées départementales et le Parlement n'y était sans doute pas étrangère.

L'affirmation de telles divergences face au projet de canal latéral ne fut sans doute pas étrangère aux hésitations du pouvoir central et des capitaux privés, déjà peu tentés par une aventure dont le coût estimé — 40 millions de francs — méritait réflexion.

Il faudra de longues années pour que les populations méridionales et leurs classes dirigeantes commencent à prendre conscience qu'au-delà des problèmes spécifiques de chaque petite cellule locale, elles se trouvaient confrontées aux mêmes données, aux mêmes mécanismes économiques dans un marché national dont l'unification se réalisait rapidement, ce que traduisait d'ailleurs le besoin d'une voie d'eau améliorée pour faire face à l'intensification des échanges.

*

* *

Etudié sérieusement en 1830, le canal latéral à la Garonne fut concédé par une loi du 22 avril 1832. A deux reprises, la société concessionnaire ne put faire face à ses engagements,et en 1838, la question de l'opportunité d'une telle réalisation demeurait toujours d'actualité.

Conscients d'une menace qui s'était précisée avec l'attribution de la première concession, certains milieux toulousains tentèrent de promouvoir un contre-projet qui ne priverait pas le négoce local des avantages liés au transbordement des marchandises qui circulaient sur le canal du Midi, et lui offrirait même des possibilités nouvelles en direction des Pyrénées et des pays de l'Adour.Il suffisait pour cela de plaider en faveur du Canal des Pyrénées que L.Galabert, reprenant un projet ancien et beaucoup moins ambitieux,avait présenté en 1830 dans un ouvrage imprimé: *"Canal des Pyrénées, joignant l'Océan à la Méditerranée ou Continuation du Canal du Midi depuis Toulouse jusqu'à Bayonne."* (Paris. 1830. Imp.Locquin. 108p.)

> *"...les étrangers sont étonnés qu'il ne soit pas déjà en activité; les nationaux se demandent avec douleur pourquoi la France en est encore privée."*
>
> (Lettre de la Chambre de Commerce de Toulouse au Ministre du Commerce)

L.Galabert avait d'abord proposé la création d'un canal latéral à l'Adour, puis, encouragé par les Ponts et Chaussées, il en était venu à proposer cette longue voie d'eau de Toulouse à Bayonne, qu'alimenteraient les eaux de la Neste amenées à la jonction des bassins de l'Adour et de la Garonne. Outre le sérieux et la précision de l'étude, rien n'avait été omis pour emporter l'adhésion du pouvoir central; ni la référence à l'intérêt national — *"Le Canal des Pyrénées fera oublier le détroit de Gibraltar au commerce européen."* —; ni la mention de l'intérêt soulevé par une telle réalisation dans les pays concernés, y compris de la part des propriétaires fonciers, ce qui était loin d'être le cas pour le canal latéral à la Garonne — *"plusieurs propriétaires ont offert de me céder leurs terres gratuitement"* —.

La concession du canal latéral à la Garonne ne découragea pas L.Galabert. Devenu député du Gers, il mit à profit les difficultés de la société concessionnaire pour relancer son projet, harcelant le gouvernement et les Chambres, diffusant à plusieurs reprises ouvrages et brochures. En 1835 il présente même au roi le"Plan de la ville de Louis-Philippe" qu'il envisage de construire au confluent de l'Adour et de la Bidouze...face à l'embouchure du Canal des Pyrénées!

L'occasion était trop belle pour les milieux dirigeants de Toulouse. En jouant la carte du Canal des Pyrénées contre

le canal latéral *"qui ne ferait naître qu'une concurrence de ballots"* (La Gazette du Languedoc. 6 mai 1838), ils ne pouvaient plus être taxés d'opposition stérile à un projet d'intérêt national.

> *"...qui pourrait nier que ce canal est le seul qui puisse compléter, terminer l'oeuvre de Riquet, remplir les vues de ce grand homme, joindre réellement la Méditerranée à l'Océan?... La France ne retirera-t-elle pas de l'entrée dans son territoire de plusieurs milliers de bâtiments qui n'en auraient souvent entrevu que les côtes, à travers une brume épaisse, des bénéfices assurés et surtout, ce qui est préférable, une importance commerciale et politique plus grande que celle qu'elle a aujourd'hui et qu'elle peut même espérer dans l'avenir?"*
>
> (La Gazette du Languedoc. 6 mai 1838)

Pas plus que l'accumulation des données techniques tendant à prouver l'impossibilité de réaliser le canal latéral, ces arguments ne pouvaient masquer la priorité presque exclusive que ces milieux légitimistes accordaient à la défense égoïste des intérêts locaux.

> *"Si le gouvernement veut donner à nos contrées un témoignage irrécusable de ses bonnes intentions, que n'ouvre-t-il une voie navigable, qui, de Toulouse, serait dirigée vers Montauban et formerait un embranchement avec le canal du Midi? Cette voie nous amènerant les productions de l'Albigeois, du Quercy et du Rouergue compenserait pour la ville de Toulouse les pertes que cette ville éprouverait par le déplacement du commerce de commission; la navigation fluviale sur Bordeaux serait assurée par le Tarn et par la Garonne, dont le lit pourrait être amélioré en même temps; enfin la jonction des deux mers serait complétée par le Canal des Pyrénées."*
>
> (La Gazette du Languedoc. 14 août 1838)

Pour les mêmes raisons, la Chambre de Commerce et le Conseil municipal de Toulouse, qui avaient accordé leurs préférences au canal des Pyrénées, n'interviendront que fort tard pour demander l'achèvement du canal latéral, au moment où le pouvoir central envisageait d'abandonner complètement les travaux. Et encore faudra-t-il que la construction d'une voie ferrée de Bordeaux à Toulouse ne fasse plus aucun doute, car en 1845 encore, la Chambre de Commerce n'hésitait pas à soutenir le projet encore vague d'un chemin de fer Bordeaux-Sète pour tenter de compromettre ou de différer l'achèvement de la voie d'eau.

"De Paris à Bordeaux et à la Méditerranée vont se trouver bientôt établies ces voies nouvelles qui, par la merveilleuse rapidité des communications, sont destinées à changer profondément les conditions du commerce et de l'industrie. Laisser Toulouse dans l'isolement ne serait pas seulement une injustice...c'est s'exposer à compromettre, d'une manière irréparable peut-être, les intérêts commerciaux de cette ville et ceux des départements qui rayonnent autour d'elle, car les premières voies ferrées établies vont attirer à elles dans des proportions inconnues les voyageurs et les marchandises, et des rapports s'établiront sans doute à notre détriment."

(Lettre au Ministre de l'Agriculture.1845. Archives de la Chambre de Commerce)

Puisqu'il semblait inéluctable que Toulouse perdrait les avantages de la rupture de charge entre le canal du Midi et les autres voies de communication, on en venait à souhaiter que ce soit au profit de la voie ferrée,dont on n'imaginait pas qu'elle pourrait concurrencer sérieusement la navigation. En se rangeant ainsi dans le camp des modernistes, la Chambre de Commerce pouvait en outre rallier une large majorité contre le canal latéral qu'elle avait toujours combattu. Après tout, si le chemin de fer se révélait un moyen de transport aussi révolutionnaire qu'on voulait bien le dire, il serait toujours temps de rappeler la clairvoyance des représentants du négoce toulousain.

2. LES PROJETS D'UNE VOIE FERREE DE BORDEAUX A SETE

Au moment du vote de la grande loi de 1842 sur les chemins de fer, outre les grandes radiales centrées sur Paris, avait été classée in extremis,parmi les axes à équiper en priorité, une ligne joignant l'Atlantique à la Méditerranée.

"Article premier. Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant
1°) De Paris
-sur la frontière belge par Lille et Valenciennes
-sur l'Angleterre par un ou plusieurs points à déterminer ultérieurement
-sur la frontière de l'Allemagne par Nancy et Strasbourg
-sur la Méditerranée par Lyon, Marseille et Sète

-sur la frontière d'Espagne par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne
-sur le centre de la France par Bourges
2°) De la Méditerranée sur le Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse
De l'Ocean à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille."

Nombreux étaient alors les observateurs qui s'accordaient pour estimer que le trafic existant, ou espéré, entre Atlantique et Méditerranée ne justifiait pas la réalisation simultanée d'une voie d'eau (le canal latéral) et d'un chemin de fer. On ne saurait donc s'étonner du peu d'empressement dont firent preuve les compagnies ferroviaires pour solliciter la concession d'une voie ferrée placée dès sa naissance face à la concurrence déjà redoutable du canal du Midi et que ne manquerait pas d'aggraver l'ouverture du canal latéral à la Garonne. Les arguments développés depuis deux décennies par les adversaires toulousains du canal latéral ne pouvaient d'ailleurs que les conforter dans un tel pessimisme: n'avait-on pas répété à l'envi que le trafic vers l'Atlantique n'atteindrait jamais une bien grande ampleur?

En 1838, après la déchéance définitive du concessionnaire incapable de faire face à ses engagements, les pouvoirs publics avaient dû prendre en charge directement la réalisation du canal latéral (loi du 3 juillet 1838). Cela n'avait pas suffi pour clore les discussions sur l'opportunité d'un tel ouvrage, et chaque année, lors du débat budgétaire, la question était évoquée par les Chambres car il devenait évident que le devis initial (40 millions) serait largement dépassé. C'est ainsi qu'en 1844 les députés décidèrent que seule serait achevée la section supérieure entre Toulouse et Moissac. Deux ans plus tard ils revinrent certes sur cette décision mais la crise financière de 1846-1847 et la concession du chemin de fer de Bordeaux à Sète par la loi du 17 juin 1846 remirent presque aussitôt leur choix en question une nouvelle fois. La compagnie ferroviaire ayant vite renoncé — sa déchéance fut prononcée le 21 décembre 1847 —, il devint évident que la voie ferrée ne verrait pas le jour tant que la perspective d'un achèvement du canal latéral compromettrait la rentabilité de l'investissement, faute d'un trafic suffisant pour les deux modes de transport. N'oublions pas, en effet, que dans le cadre de la loi de 1842, malgré la participation de l'Etat — 40 millions de francs pour l'achat des terrains et l'assise de la voie — le concessionnaire devait engager une centaine de millions, réunie en échange d'actions ou d'obligations qu'il faudrait bien rémunérer. En ce domaine, les prévisions, même les plus optimistes, n'avaient rien de bien encourageant. Tout laissait craindre que la modestie du trafic provoquerait une lutte tarifaire entre les canaux et le chemin de fer et, dans cette hypothèse, la compagnie ferroviaire ne pouvait espérer résister bien longtemps avec des

recettes amenuisées, compte tenu de ses engagements financiers envers ses actionnaires ou ses obligataires. Et même en faisant abstraction du manque à gagner que pourrait entraîner une concurrence aiguë avec la voie d'eau, la rentabilité de l'opération n'était pas assurée: à la même époque, malgré une position de quasi monopole et des tarifs élevés (6 centimes par tonne et par kilomètre depuis 1838), les recettes brutes du trafic ne dépassaient pas 2,5 millions de francs sur le canal du Midi!

Lorsque fut prononcée la déchéance de la première société concessionnaire du chemun de fer de Bordeaux à Sète, alors que les premiers chantiers n'avaient même pas été ouverts, il devint évident que le Sud-Ouest de la France ne bénéficierait pas des avantages d'une grande voie ferrée avant delongues années. Pouvait-il en être autrement en cette période d'incertitudes économiques, quand d'autres compagnies, beaucoup plus puissantes, abandonnaient elles aussi les concessions qu'elles détenaient sur des axes beaucoup plus fréquentés que Bordeaux-Sète et où la concurrence d'une voie d'eau n'existait pas ou semblait moins menaçante? C'est ainsi qu'en 1847, Talabot avait renoncé à la construction de Lyon-Avignon, et que l'Etat avait dû racheter les sections déjà construites de la voie entre Paris et Lyon, le concessionnaire, aux prises avec d'énormes difficultés financières, ne pouvant achever l'équipement de cet itinéraire majeur. La crise qui touchait alors, à des degrés divers, toutesles compagnies ferroviaires, avait essentiellement pour origine la structure du crédit.

> *"Jusqu'alors l'actionnaire avait tout dominé; clientèle peu nombreuse, souvent venue de l'étranger, du marché de Londres notamment. Il s'agissait surtout de spéculateurs cherchant plutôt à lancer des valeurs qu'à les classer, en sortant aussi aisément qu'ils y étaient entrés; et surtout trop restreints en nombre, capables seulement de financer les chemins de fer par "petits morceaux", sans concevoir de plan du réseau, ayant assez à faire avec un tronçon unique, sans coordonner davantage les appels de fonds, voués aux rivalités inexpiables sur le marché boursier ou aux tractations louches avant l'adjudication."*
>
> L.Girard. (**504**) p.46

Dans ce contexte, on comprend aisément la vigueur des débats qui opposèrent en 1848 les défenseurs de l'entreprise privée aux partisans d'une véritable nationalisation, par rachat de toutes les concessions déjà accordées. *"Les journées de juin tranchèrent ce noeud gordien."* L.Girard (**504**)

a montré comment Louis-Napoléon Bonaparte avait su prendre la tête des tenants d'une république libérale qui laisserait le champ libre à l'entreprise privée. Son manifeste de candidat à la Présidence de la République était d'ailleurs fort explicite sur cette question:

> *"...restreindre dans de justes limites le nombre des emplois qui dépendent du pouvoir, et qui surtout font d'un peuple libre un peuple de solliciteurs.*
> *...Eviter cette tendance funeste qui entraîne l'Etat à exécuter lui-même ce que les particuliers peuvent faire aussi bien et mieux que lui."*

Mais pour entraîner l'adhésion d'une majorité de Français, qui espéraient beaucoup d'une politique degrands travaux publics créatrice d'emplois, encore fallait-il lever l'obstacle qui avait entravé le développement des compagnies de chemins de fer depuis le vote de la loi de 1842: l'insuffisance des capitaux.

> *"On s'acheminait vers le suffrage universel des valeurs mobilières. L'instrument de ce suffrage universel sera l'obligation; c'est elle qui a assuré la construction des voies ferrées françaises."*
> L.Girard, op.cité

Le coup du 2 décembre acheva de rassurer les milieux d'affaires et rétablit la confiance d'une multitude de petits possédants. Les "bons" se rassuraient et les "méchants" commençaient à trembler; l'Etat mettait son crédit et sa force au service du capitalisme conquérant.
Les concessions de voies ferrées précédemment accordées pour des périodes relativement courtes, étaient systématiquement portées à 99 ans, ce qui ne pouvait manquer d'encourager les actionnaires à reprendre leurs investissements, leurs dividendes n'étant plus menacés par les charges excessives des emprunts à moyen terme. Quant aux petits épargnants, tout les incitait désormais à se lancer à leur tour dans cette aventure puisque les pouvoirs publics garantissaient désormais les emprunts émis par les compagnies et s'engageaient de ce fait à rembourser intérêts et principal en cas de défaillance temporaire ou définitive du secteur privé.

> *"L'intervention de l'obligataire garanti par l'Etat, voilà la grande nouveauté non prévue en 1842. C'est lui qui va relayer l'Etat et l'actionnaire essoufflés."*
> L.Girard, op.cité.

En l'espace de quelques mois, une cascade de fusions aboutit à la constitution de quelques grandes compagnies ferroviaires qui se partagèrent l'équipement du territoire national. Chacune d'elle s'enracina dans une grande région géographique et développa ses activités à partir d'un axe majeur, d'intérêt national, reliant Paris à la province, conformément au schéma en étoile inspiré par l'ingénieur Legrand et entériné par le législateur en 1842: la Compagnie du Nord s'organisa ainsi autour de Paris-Lille, celle de l'Ouest autour de Paris-Rouen, celle de l'Est autour de Paris-Strasbourg; la Compagnie du Paris-Orléans s'étoffa autour de la voie ferrée Paris-Bordeaux, et la fusion plus tardive de deux autres compagnies acheva de faire passer la totalité de l'axe Paris-Lyon-Marseille sous le contrôle d'une société promise à un brillant avenir, le P.L.M. (Paris-Lyon- Méditerranée).

En 1852, alors que s'opérait cette restructuration accompagnée d'une redistribution des concessions sur une base régionale, la plupart des lignes maîtresses étaient déjà en exploitation ou en construction et de nouvelles conventions fixaient les modalités et le calendrier pour combler les dernières lacunes. Restait donc à régler la délicate question de la ligne Bordeaux-Sète, qui achoppait, une fois encore, sur le problème des rapports entre le chemin de fer et la voie d'eau.

3. LE CHEMIN DE FER ET LES CANAUX.

a) Chemin de fer et canal latéral.

Pris en charge par l'Etat, le canal latéral à la Garonne avait été ouvert au trafic dès 1845 entre Toulouse et Moissac (63 kilomètres), un embranchement de 10 kilomètres desservant Montauban. A peine plus profond que le canal du Midi, il présentait des caractères très voisins: de même calibre, les écluses y étaient aussi nombreuses (25 sur cette section) et elles ne pouvaient admettre des bateaux d'un gabarit supérieur. Pour que soit entièrement réalisé le projet adopté en 1830, il fallait donc réaliser encore quelques 130 kilomètres et aménager 28 nouvelles écluses. De Moissac à Castets les difficultés techniques semblaient certes peu nombreuses, à l'exception d'un pont-canal qui, à hauteur d'Agen, permettrait de passer sur la rive gauche de la Garonne où devait être creusée la section aval de l'ouvrage, mais en 1846 cela supposait tout de même une importante mise de fonds publics, que certains ne manquaient pas de juger excessive alors que l'Etat venait de s'engager à financer, dans le même temps, les travaux qui lui incombaient pour la voie ferrée parallèle au canal.

Conscients des handicaps que pourraient représenter pour l'économie régionale de nouveaux délais dans l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à Sète, nombreux furent alors ceux qui se rallièrent à une solution radicale: pour gagner du temps, il suffisait de poser la voie ferrée dans les tranchées déjà creusées pour le canal entre Moissac et Castets. Cela permettrait d'abord de réduire l'effort financier de l'Etat, et pour le premier concessionnaire de la voie ferrée, déchu mais toujours vigilant, cette solution, qu'il avait largement inspirée, lèverait la menace d'une concurrence trop sévère de la voie d'eau et lui permettrait d'envisager sous un jour nouveau la rentabilité de l'investissement à engager. Si le canal latéral n'était pas achevé, le chemin de fer jouirait d'un atout appréciable dans la mesure où, seul, il pourrait assurer, avec régularité et sans rupture de charge, le transport des marchandises entre Atlantique et Méditerranée. Il était en effet de notoriété publique que les bateaux circulant sur les canaux ne pouvaient s'aventurer sur la Garonne où la navigation était beaucoup plus dangereuse et incertaine, le fleuve n'offrant même pas un tirant d'eau suffisant en certains endroits ou à certains moments de l'année.

En 1851, une proposition de loi relevant de l'initiative parlementaire alla beaucoup plus loin encore: outre l'utilisation du tracé prévu pour le canal entre Moissac et Castets, il était aussi envisagé d'assécher et de combler la section Moissac-Montauban, déjà en service, pour y établir la voie ferrée! Pour les intérêts toulousains, c'était une occasion inespérée de retrouver les avantages d'une rupture de charge à l'extrémité du canal du Midi, qu'avait fait disparaître la mise en eau du canal latéral jusqu'à Moissac, quelques années auparavant. Il ne fallait donc pas être très perspicace pour suspecter l'enthousiasme que semblait soulever un projet aussi aberrant. Le Constitutionnel du 23 août 1851, ne s'y était pas trompé:

> *"...il est bien permis de se tenir en défiance contre l'opinion des dix représentants du département de la Haute-Garonne, qui s'est opposé en toute occasion au canal latéral de peur de priver la ville de Toulouse des frais de transbordement et de commission que nécessitait le passage des marchandises du canal du Midi dans le fleuve."*

Ces péripéties confirment bien, une fois encore, que les classes dirigeantes des pays toulousains redoutaient fort peu la concurrence qu'une voie ferrée pourrait exercer sur la voie d'eau. Le canal du Midi qu'elles chérissaient, et qui avait tant contribué à leur enrichissement, leur semblait un outil autrement efficace, et elles saisissaient

toutes les occasions pour tenter d'en contrôler à nouveau l'accès ou le débouché. On ne saurait pour autant les taxer d'aveuglement ou d'irréalisme, face à des compagnies ferroviaires, qui, elles-mêmes, partageaient largement ce jugement. Mais si ces dernières craignaient effectivement dene pouvoir imposer un chemin de fer doublant les canaux, elles savaient aussi jouer de cet argument avec habileté pour obtenir des pouvoirs publics des conditions de concession beaucoup plus avantageuses. Cette alliance objective et temporaire du négoce toulousain et de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, qui n'allaient cesser de s'affronter par la suite, explique sans doute l'extraordinaire succès que rencontra le projet de transformation du canal latéral, soumis à l'examen des assemblées locales, conseils municipaux et conseils généraux, au cours de l'année 1851.

> *" L'engouement des populations pour le chemin de fer était tel, que l'on assista à ce spectacle attristant, d'un grand nombre de communes et de 53 députés appartenant à des départements du Midi et porteurs de 409 délibérations de conseils municipaux, venant appuyer cette demande et convier les Pouvoirs publics à un acte de vandalisme déshonorant."*
>
> A.Picard. (515) Tome 1. p.338.

L'enjeu réel, la domination d'un mode de production sur l'autre, passait ainsi inaperçu, malgré les timides avertissements de l'un des membres les plus clairvoyants de la Chambre de Commerce de Toulouse. Il est vrai que cet industriel, M. de Planet, était bien isolé dans une assemblée où dominaient les représentants du négoce, étroitement solidaires de la bourgeoisie terrienne par leurs activités, leurs origines géographiques ou de multiples liens familiaux.

> *" Les conditions de tarifs sur les chemins de fer...sont telles aujourd'hui que les compagnies peuvent, à leur gré, ruiner les uns pour enrichir les autres, déplacer toutes les situations naturelles, concentrer tout le mouvement des transports sur le point qui leur agrée, jeter le désordre dans les calculs de concurrence, peser en un mot sur le pays de tout le poids d'un arbitraire insensé."*
>
> Séance du 25 mars 1850. Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Dans cette atmosphère, la crise économique des années 1847-1850 renforçant encore l'idée que le chemin de fer pourrait contribuer à rendre la prospérité à ces pays de l'est aquitain, la concession simultanée de la voie ferrée

Bordeaux-Sète et du canal latéral à la même compagnie n'eut aucun mal à s'imposer comme une solution de sagesse, malgré le monopole exorbitant qu'elle attribuait, pour près d'un siècle, à une société privée. Mais le bon sens semblait triompher et le projet barbare de transformation du canal latéral était définitivement abandonné: l'Etat s'engageait en effet à terminer l'ouvrage dans les plus brefs délais, au plus tard pour 1856, avant d'en accorder la jouissance, sans contrepartie, à la compagnie qui acceptait de construire et d'exploiter la voie ferrée parallèle. Par une loi publiée le 8 juillet 1852, le Corps législatif, après le Sénat, avait autorisé le Ministre des Travaux publics à signer sur ces bases un traité de concession; les négociations furent menées rondement et l'accord fut conclu dès le 24 août suivant.

> *" Le Gouvernement concède à la compagnie...la jouissance du canal latéral à la Garonne et de ses dépendances pour un laps de temps de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de l'époque fixée pour l'origine de la jouissance du chemin de fer, de telle sorte que les deux concessions expirent à la fois."*
> (Cahier de charges. Titre III. Art.60)

Le cahier de charges annexé au traité de concession se contentait de fixer les droits de péage que la compagnie exploitante serait autorisée à percevoir sur le canal latéral, de telle sorte qu'elle ne soit pas tentée d'abuser de son monopole, pour détourner une partie du trafic vers la voie ferrée en pratiquant des tarifs excessifs sur la voie d'eau. Pour les marchandises, les droits de péage les plus élevés ne devaient pas dépasser ceux qui étaient déjà en vigueur sur les sections du canal ouvertes au trafic entre Toulouse et Moissac (3 centimes par tonne et par kilomètre); cela laissait à la batellerie un avantage certain, le même cahier de charges imposant pour les mêmesmarchandises, qui emprunteraient le chemin de fer, un droit de péage de 10 centimes par tonne et par kilomètre. Rien ne laissait alors prévoir que la compagnie ferroviaire pourrait offrir un prix de transport suffisamment bas pour compenser la différence des droits de péage imposée par les pouvoirs publics.

b)La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Avec la concession du chemin de fer de Bordeaux à Sète, s'achevait le processus qui devait assurer l'exécution du grand réseau ferroviaire français, conformément au schéma retenu lors du vote de loi de 1842. Mais pour en arriver là, l'Etat avait dû consentir d'importants sacrifices financiers.

Entièrement construit grâce à des fonds publics, était-il normal que le canal latéral à la Garonne soit abandonné, à peine achevé, à une société privée qui pourrait l'exploiter à son gré? L'intérêt général était-il compatible avec l'intérêt particulier d'une compagnie dont l'activité essentielle demeurait le transport ferroviaire? Comme le reconnaissait sans sourciller un des membres du Conseil d'Etat, pour obtenir l'approbation du Corps législatif, il avait suffi, *"tout simplement"*, d'accorder à la compagnie la perception d'un péage que l'administration aurait dû encaisser sur ce canal, comme sur tous les autres canaux qui relevaient de sa compétence (**515**).

Conformément aux disposition de la loi de 1842, l'Etat s'engageait à verser une subvention de 35 millions de francs pour financer les travaux qui lui incombaient dans la construction du chemin de fer. Il garantissait aussi, pendant cinquante ans, un intérêt nominal de 4% aux sommes que le concessionnaire serait amené à se procurer par l'émission d'obligations. Tout cela ne présentait aucune originalité par rapport aux autres conventions négociées — ou renégociées — depuis l'avènement du nouveau régime. Mais pour l'axe Bordeaux-Sète, cette contribution financière de la puissance publique n'avait pas semblé suffisante: la faiblesse du trafic potentiel sur la future voie ferrée incitait au pessimisme quant à la rentabilité financière de l'investissement. Dans ces conditions, la compagnie concessionnaire avait jugé bon de prendre quelques précautions supplémentaires, et elle avait obtenu une garantie importante pour ses actionnaires. Quels que soient les résultats d'exploitation, ces derniers étaient assurés de percevoir une rémunération minimale de 4% sur le capital qu'ils auraient engagé dans l'affaire. Le cahier de charges annexé au traité précisait clairement les modalités afférentes à cette garantie, dont ne semblaient pas avoir bénéficié jusque là les autres compagnies.

> *" Le ministre des travaux publics s'engage, en outre, à garantir, au nom de l'Etat, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera le plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la compagnie, un intérêt de 4% sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux, en sus de la subvention et de l'emprunt garanti...sans toutefois que ce capital puisse, en aucun cas, excéder la somme de soixante millions de francs."*
>
> (Article 67 du Cahier de charges)

Dans ces conditions, l'actionnaire ne prenait guère plus de risque que le petit épargnant ayant souscrit quelques

obligations; par contre, en cas de succès de l'entreprise, il pouvait espérer une meilleure rémunération de son apport, aucun plafond n'étant fixé pour les dividendes, l'Etat se réservant seulement la possibilité de récupérer, à ce moment-là, les sommes qu'il aurait déboursées antérieurement, au titre de la garantie des actions et des obligations.

> *" Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il sera remboursé de ses avances avec intérêt à 4% par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 4% garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la compagnie."*
>
> (Article 67 du Cahier de charges)

Parmi les 29 signataires de la convention du 24 août 1852, qui s'étaient engagés à former la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, les frères Péreire côtoyaient d'autres mandataires moins connus de banques parisiennes ou d'affaires britanniques. Les attaches régionales de la famille Péreire, installée à Bordeaux au début du XVIII° siècle, expliquent sans doute la présence d'autres intérêts girondins, en la personne des banquiers Ezpelata, du négociant Bertin et de l'homme d'affaires Dotezac. On ne relève par contre que deux représentants de Toulouse, H.Baduel, administrateur des Messageries du Midi, et les frères Viguerie, banquiers en cette ville, qui se contentèrent d'ailleurs de déléguer leurs pouvoirs à un tiers.

Non sans difficulté, la compagnie plaça ses 120 000 actions de 500 francs au cours du second semestre de 1852. Bien qu'ayant acquis pour leur propre compte 10% seulement du total, les Péreire ne tardèrent pas à dominer l'affaire, très étroitement liée à leur Crédit Mobilier, après que leurs anciens protecteurs, les Rothschild, aient refusé leurs services.

La répartition initiale du capital confirme la position minoritaire des intérêts régionaux. Toutefois, le contraste est particulièrement accusé entre les banquiers et les négociants bordelais, qui ont accaparé le quart des actions, et la seule banque toulousaine représentée, en position très marginale avec seulement 1000 actions, soit moins de 1% du total. A l'évidence, le grand capitalisme ne semblait guère séduire les bourgeoisies de l'est aquitain. Inquiètes de la dégradation de leurs revenus, qu'accentuait encore le maintien des cours du blé à un très bas niveau depuis 1848, avaient-elles alors les moyens de tenter pareille aventure? Ont-elles, au contraire, préféré attendre que l'affaire soit lancée pour bénéficier de la sécurité des obligations, d'un montant nominal beaucoup plus faible ? Un jour, peut-être, les

historiens tenteront de répondre à ces questions. Quoi qu'il en soit, dans les pays toulousains, le chemin de fer semble bien avoir été perçu, dès l'origine, comme l'affaire de puissances d'argent venues d'ailleurs et avec lesquelles il faudrait bien, tôt ou tard, composer ou lutter. Le contrôle du canal du Midi n'allait pas tarder à rapprocher cette échéance. En effet, si les règles du jeu entre la voie ferrée et la voie d'eau se trouvaient fixées dès 1852 entre Bordeaux et Toulouse, une inconnue de taille demeurait: sur la section entre Toulouse et Sète, la compagnie ferroviaire et la compagnie qui exploitait le canal du Midi ne pouvaient guère envisager de coexister sans heurts. L'ambition de l'une menaçait à l'évidence la prospérité de l'autre.

c)*Chemin de fer et canal du Midi*.

L'Edit royal de 1666, ordonnant la construction du canal du Midi, avait érigé en fief l'ouvrage lui-même, ses annexes et ses abords. Acheté par Riquet, ce fief échut ensuite à ses héritiers qui assurèrent l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau jusqu'à la Révolution française. La branche aînée des descendants de Riquet — les Caraman — ayant émigré, l'Etat confisqua alors les parts de la propriété du canal qu'elle détenait (77,4%) et assura directement la gestion de l'ouvrage à partir de 1792. La branche cadette, qui n'avait pas pris le chemin de l'exil, — les Riquet de Bonrepos — continua de percevoir, comme précédemment, la part des bénéfices qui lui revenait (22,6%).

En 1810, l'Etat rétrocéda ses intérêts dans l'affaire à une Compagnie du Canal du Midi, dont le capital, divisé en 1000 actions, fut distribué par l'Empereur à ses proches ou aux personnes qu'il souhaitait récompenser pour les services rendus au régime. Au moment de la Restauration, une augmentation de capital permit au nouveau pouvoir de réintégrer les Riquet de Bonrepos dans la Compagnie du Canal en leur attribuant les 292 actions nouvelles, qui correspondaient parfaitement à la part qu'ils n'avaient jamais cessé de détenir dans la propriété du canal (22,6%). Revenue de l'étranger, la branche aînée ne se vit,par contre,restituer qu'une partie de ses biens, et ne reçut des 1 000 actions initiales que celles qui n'avaient pas été vendues ou affectées.(697) Cela permit toutefois aux héritiers de Riquet,à nouveau réunis — Caraman et Bonrepos — de retrouver quasiment le contrôle de la gestion du canal conçu par leur ancêtre; la moitié des pouvoirs leur fut effectivement reconnue dans les assemblées d'actionnaires qui désignaient les administrateurs de la voie d'eau. Faute de pouvoir, comme autrefois, jouir de la totalité des revenus de leur ancien fief, ils s'en voyaient confier la maîtrise et ne manquèrent pas

de rappeler la légitimité de cette situation en suscitant, à la moindre occasion, des manifestations à la gloire de leur "génial" ancêtre. Quelques mois seulement après qu'ait été signé le décret leur restituant une partie de leurs anciennes prérogatives, était ainsi posée, à Naurouze, la première pierre d'un obélisque commémoratif, sur les lieux même où se séparaient les eaux de la Montagne Noire, entre le versant méditerranéen et le bassin de la Garonne. Pour le comte de Caraman, il s'agissait tout autant d'honorer le "créateur du canal" que d'affirmer publiquement la reconquête des droits de ses descendants.

> *" ...leurs efforts pour perfectionner son ouvrage étaient le seul hommage qu'ils dussent lui rendre. Un siècle les a vus occupés à ces travaux, qui n'ont été interrompus que par la Révolution qui les a dispersés. Réunis, après un long exil, sur le théâtre de la gloire de leur illustre aïeul, qu'ils ont retrouvé encore plein de son souvenir, ils n'ont pu résister au désir d'ajouter un monument de famille à ceux que lui prépare la reconnaissance des habitants."*
>
> Cité par A.d'Antin de Vaillac (**691**) p.95.

Dans la première moitié du XIX° siècle, la croissance rapide du trafic avait permis de distribuer aux actionnaires des dividendes d'autant plus appréciables que l'absence de concurrence sérieuse incitait à percevoir des péages assez élevés sur le canal. Avant 1820, les recettes brutes, essentiellement alimentées par les droits de navigation (**703**), n'atteignaient qu'exceptionnellement 1,8 million de francs. Après 1828, elles ne tombèrent jamais au-dessous de ce chiffre et dépassaient même 2,5 millions de francs deux années sur trois, en moyenne. Compte tenu des dépenses d'entretien et de gestion — le canal occupait 218 employés en 1836 —, cela laissait régulièrement de coquets bénéfices, compris entre 1,5 et 2 millions de francs, qui distribués sous forme de dividendes assuraient aux actions un revenu de 10 à 15%.

La concession de la voie ferrée Bordeaux-Sète ne pouvait que troubler cette entreprise aux allures d'autant plus paisibles qu'elle s'avérait fort intéressante au plan financier sans qu'il soit nécessaire de pratiquer une active politique commerciale.

Dans un premier temps, espérant sans doute s'attacher une clientèle nouvelle avant que le chemin de fer ne la sollicite, la Compagnie du canal du Midi établit un tarif préférentiel pour les marchandises qui circulaient sur le canal du Midi, en provenance ou à destination de Bordeaux.

A partir de l'automne 1851, les mêmes produits, expédiés de Sète étaient taxés sur la base de 7 centimes par tonne et par kilomètre, comme auparavant, s'ils étaient destinés à Toulouse, mais ne payaient plus que 2,5 centimes s'ils devaient être acheminés sur Bordeaux. Par cet artifice, la Compagnie du canal du Midi tentait à la fois d'accroître son trafic et de retenir une clientèle qui risquait de lui échapper lorsque le chemin de fer serait établi complètement entre Bordeaux et Sète. On imagine la tempête que souleva une telle mesure dans les milieux toulousains; compte tenu des frais de traction et du péage sur le canal latéral à la Garonne, le transport des mêmes marchandises revenait pratiquement au même prix de Sète à Toulouse et de Sète à Bordeaux! (515)Comme par enchantement Bordeaux se trouvait ainsi placée à la même distance de la Méditerranée que Toulouse.

> *" Qui eût jamais pu prévoir que la place de Toulouse allait déchoir de son rang et voir s'atrophier, elle aussi, sous les étreintes d'un monopole exorbitant, oppressif, son ancienne et puissante vitalité commerciale?"*
> Séance du 14 janvier 1852. Chambre de Commerce de Toulouse. Rapport de M. de Planet.

La réaction préventive de la Compagnie du canal du Midi ne s'arrêta pas à ces manipulations tarifaires; un emprunt de 2,4 millions de francs fut également contracté pour effectuer les travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation et corriger certaines insuffisances de la voie d'eau, qui pouvaient se révéler fort préjudiciables face à un concurrent qui allait offrir un service de qualité. Tout cela venait un peu tard et ne fut pas suffisant. Dès l'ouverture de la voie ferrée, les tarifs furent abaissés à nouveau et de 6 centimes par tonne et par kilomètre depuis 1838, le péage fut ramené à 2,8 centimes seulement pour les marchandises générales. Perdant la position de monopole dont elle avait largement profité depuis des décennies, la Compagnie du Canal du Midi ne faisait que s'aligner sur les prix pratiqués par l'Etat sur les sections du canal latéral déjà ouvertes au trafic.

Bien évidemment, les recettes subirent le contrecoup de ces mesures, diminuant de 30% entre 1856 et 1857, puis de 30% encore dans les premiers mois de l'année suivante, sans qu'il y ait eu détournement de trafic au profit de la voie ferrée dans des proportions comparables. Les dividendes distribués, qui avaient atteint près de 2 millions de francs en 1854, tombèrent à 750 000 francs en 1857, faisant passer le rendement de l'action de 15% à 6,5%.

Entre une lutte qui s'annonçait aléatoire et un compromis rassurant, la Compagnie du canal du Midi, opta sans trop hésiter pour la seconde solution: le 21 juin 1858, un décret

impérial approuvait un traité portant affermage de la voie navigable à la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour une période de 40 ans, moyennant une redevance annuelle de 743 000 francs environ, la prise en charge des intérêts du récent emprunt et des retraites dont bénéficiaient les anciens employés du canal.

On a souvent vu dans cet accord l'expression de la puissance dominatrice de la Compagnie des chemins de fer du Midi, triomphant en quelques mois de la "chétive" Compagnie du canal du Midi. C'est oublier un peu vite les clauses financières de l'accord. En abandonnant l'exploitation de la voie d'eau, les actionnaires du canal, c'est-à-dire les héritiers de Riquet, choisissaient surtout la sécurité et leurs propres intérêts: assurés de se partager chaque année 743 000 francs — soit un rendement de 6% pour des actions largement amorties — ils étaient à l'abri des aléas de la conjoncture économique, qui affectaient régulièrement le trafic de la voie d'eau, et n'avaient plus à se soucier des moyens à mettre en oeuvre pour améliorer le rendement de l'ouvrage légué par Riquet, face à un concurrent plus redoutable qu'on ne l'avait craint. Préférant sauvegarder leurs intérêts financiers, ils renonçaient avant même d'avoir sérieusement engagé la lutte. La crainte de tout perdre était sans doute trop forte. A l'instar des bourgeois qui règnaient sur les campagnes toulousaines, attachés de leur côté à enrayer la dégradation des revenus de leurs terres, tout en se lamentant sur la médiocrité de la vie économique de leur région, ils pourront ensuite, avec eux, déplorer *"l'asservissement des canaux du Midi"*... tout en continuant à percevoir leurs dividendes, certes amputés, mais sûrs et réguliers.

Tout cela fut — et demeure — soigneusement occulté. Un extraordinaire consensus s'est rapidement établi pour accabler la Compagnie des chemins de fer du Midi, à tel point que les observateurs étrangers à ces querelles régionales (A.Picard), ou des historiens au regard critique pourtant acéré (A.Armengaud) ont repris cette thèse à leur compte. Grâce à la multiplication des manifestations publiques, qui célébraient son génial créateur, devenu *"Nostre Riquet"*, — Statues inaugurées en grande pompe à Béziers en 1838, puis à Toulouse en 1853 —, le Canal du Midi était entré progressivement dans le patrimoine régional au point que ses détenteurs purent apparaître comme les protecteurs désintéressés d'un bien collectif. Quant aux revenus qu'eux-mêmes — les Riquet de Bonrepos ou les Caraman — ou leurs associés tiraient de cet excellent outil économique sans concurrent sérieux jusqu'à l'ouverture de la voie ferrée, on n'y faisait, semble-t-il, aucune allusion à l'époque, ceux qui en bénéficiaient manifestant sans doute à leur égard un détachement tout aristocratique; il devint ainsi de règle de ne plus évoquer cette question.

En fait, le compromis de 1858 entre propriétaires du canal du Midi et Compagnie des chemins de fer du Midi, n'est que l'expression d'un rapport de forces. Les Caraman et les Riquet de Bonrepos représentaient un mode de production de plus en plus menacé. Depuis que la Restauration leur avait rendu le contrôle de la gestion du canal, ils avaient renoué avec leur classe, celle des grands propriétaires fonciers. En assurant les expéditions massives de grains vers le Bas-languedoc ou vers les ports de la côte méditerranéenne, le canal du Midi n'avait-il pas été l'instrument indispensable à l'enrichissement de cette bourgeoisie au point que, symbole d'un certain âge d'or, il était entré peu à peu dans le patrimoine collectif? A ce titre on en était venu à lui vouer une espèce d'admiration nostalgique, qui excluait peu à peu toute analyse rationnelle de son rôle économique exact. Défendre le canal face à l'agression de la voie ferrée, qui venait troubler un ordre presque séculaire, c'était défendre un certain ordre économique et social que n'avait guère affecté la Révolution.

Face à ces classes possédantes de plus en plus inquiètes de la dégradation des cours du blé et des difficultés qu'elles rencontraient pour écouler les productions de leurs terres, le capitalisme se structurait et commençait à se déployer sur un marché dont le chemin de fer assurait l'extension et l'unification progressive.

> " *L'implantation des structures et des méthodes du grand capitalisme moderne exigeait impérieusement la conquête et l'organisation rationnelle de l'espace national, sa meilleure adaptation à des besoins nouveaux.*"
>
> P.Léon. (149) Tome 3. 1°vol. p:241.

La lutte entre le canal du Midi et le chemin de fer n'est qu'un des nombreux aspects de la confrontation entre un mode de production menacé et un mode de production conquérant; le premier espérant survivre a très vite demandé l'armistice: l'affermage de la voie d'eau lui a procuré un répit de 40 ans, mais cette solution égoïste pouvait hâter la crise des propriétaires fonciers qui allaient se trouver désormais face à une seule compagnie contrôlant toutes les voies modernes de communication, qui évacuaient la production céréalière. Dans une conjoncture difficile, la solidarité des classes possédantes de la région volait en éclats. Le second, encore mal assuré, a souscrit à l'armistice, jugeant sans doute qu'une position de monopole sur le meilleur axe du sud-ouest français, valait bien cette rente annuelle de 743 000 francs. Au fond, quand les classes dirigeantes des pays toulousains parleront, plus tard, de la servitude des canaux, elles ne feront que reconnaître implicitement leur propre défaite. Leurs porte-parole eurent-ils vraiment la naïveté de croire, par la suite, que la "libération" de la voie d'eau

— son rachat par l'Etat et l'abolition des péages — leur rendrait la prospérité de jadis? Peut-être finirent-ils par s'en persuader, entraînant derrière eux l'opinion populaire. En "accaparant" le canal du Midi, des forces hostiles venues d'ailleurs — les capitalistes de la Compagnie des Chemins de fer du Midi — n'avaient-elles pas porté atteinte au bien commun...au patrimoine régional? La thèse d'une machination contre ces *"riches contrées méridionales"* n'avait plus qu'à s'épanouir. C'était un alibi commode, qui évitait de poser les vrais problèmes.

4. LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERREE BORDEAUX-SETE

Les travaux de la voie ferrée Bordeaux-Sète furent menés rapidement, en moins de cinq ans.

Dès le 23 août 1856, la section Bordeaux-Toulouse avait été livrée à l'exploitation. Parallèle à la Garonne et au canal latéral, elle ne s'en écartait que sur quelques kilomètres pour desservir Montauban. Contrairement à ce qui s'était passé, quelques années auparavant, lors de la construction du canal latéral, la Compagnie des chemins de fer du Midi avait jugé que cette ville de 25 000 habitants méritait mieux qu'un simple embranchement. Bien reliée au Quercy et au Rouergue par les grandes routes tracées au XVIII° siècle, en relation avec l'Albigeaois et les mines de Carmaux grâce au Tarn navigable, elle offrait des perspectives de trafic suffisamment intéressantes pour justifier un détour qui allongeait d'une dizaine de kilomètres l'artère ferroviaire maîtresse du sud-ouest français.

Quelques mois plus tard, le 22 avril 1857, la ligne entière était inaugurée avec tout le faste nécessaire: deux trains partis de Bordeaux et de Sète, emportant chacun l'un des frères Péreire, se rencontrèrent en gare de Toulouse, symbolisant la réalisation de la route ferroviaire des deux mers, achevée presque en même temps que la liaison par canaux, qui n'avait cessé d'alimenter rêves et projets depuis des siècles.

Dans le même temps étaient exécutés deux grands embranchements vers la frontière espagnole, de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan. En effet, la Compagnie des chemins de fer du Midi avait obtenu leur concession au dernier moment, en 1852, alors que la convention pour Bordeaux-Sète était déjà prête et approuvée par le Corps législatif et le Sénat. Elle espérait ainsi drainer vers sa ligne maîtresse un trafic supplémentaire, qui pourrait compenser la concurrence de la voie d'eau sur un axe relativement peu fréquenté par rapport aux grandes radiales issues de la capitale et qui avaient déjà été attribuées à des compagnies rivales. La liaison Bordeaux-Bayonne fut achevée dès le printemps 1855 et un

embranchement, ouvert en 1857, permit d'assurer la desserte du chef-lieu des Landes, Mont-de-Marsan. A l'est, la ligne de Narbonne en Perpignan était livrée à l'exploitation en 1858.

Le cahier de charges annexé à la convention de concession, en 1852, avait mis un terme aux polémiques relatives au tracé du chemin de fer entre Toulouse et Sète. Ni la présence d'un grand foyer d'industrie textile, ni les craintes que pouvait inspirer une trop grande proximité du canal du Midi, n'avaient suffi à imposer l'itinéraire par Castres, Mazamet et Saint-Pons, empruntant les vallées du Thoré et du Jaur entre Montagne Noire et Monts de lacaune.

A Carcassonne comme à Castres, les défenseurs des intérêts locaux n'avaient pourtant pas ménagé leurs efforts pour obtenir gain de cause. Dans les dernières années de la Monarchie de Juillet, la polémique avait pris un tour d'autant plus vif que les Tarnais semblaient bénéficier de l'appui d'un enfant du pays, le maréchal Soult, président du Conseil de 1840 à 1847. Le carcassonnais Tournal s'en était inquiété et n'avait pas manqué d'alerter ses compatriotes.

> *" Prenons garde, car l'intrigue est flagrante... une foule d'exemples témoignent que les intérêts individuels et de localité, appuyés par des personnages en crédit, peuvent faire échouer les meilleures causes...Il est hors de doute que les habitants du Tarn demandent le plus pour avoir le moins et qu'ils se tiendraient pour satisfaits s'ils n'étaient poussés par de puissants intérêts particuliers que chacun désigne tout bas et qu'il faudra bien un jour désigner plus haut."*
>
> Revue de l'Aude. 1845.

Pour répliquer aux prétentions audoises, le Journal du Tarn n'avait pas manqué d'invoquer à son tour l'intérêt général.

> *" Ce n'est pas assez pour l'Aude du magnifique canal des deux mers, il lui faut encore absolument le chemin de fer latéral à ce canal... Mais Castres, Mazamet et les villes voisines où l'industrie a fait en si peu d'années de si rapides progrès ont peu à envier à Carcassone et à ses environs. L'intérêt général n'aura qu'à gagner par l'adoption de la ligne qui traverserait les riches contrées comprises dans le département du Tarn."*
>
> Journal du Tarn. 16 Novembre 1842.

La voie ferrée suivit le chemin le plus direct et le moins accidenté, par Carcassonne; elle ne s'écartait un peu du canal que pour desservir Narbonne. Mais les points de vue exprimés par les représentants de l'Aude ne l'avaient emporté facilement que dans la mesure où ils s'accordaient parfaitement avec l'objectif prioritaire de la Compagnie des chemins de fer du Midi: l'établissement d'une grande liaison interrégionale entre Atlantique et Méditerranée, en suivant au plus près la route traditionnelle des échanges au travers de l'isthme aquitain. Dans ces conditions, l'ensemble Castres-Mazamet, malgré le développement des activités industrielles, n'avait pas une dimension suffisante pour alimenter un trafic capable de compenser les inconvénients qui résulteraient inévitablement de l'abandon du tracé le plus direct et le plus facile entre Sète et Bordeaux. Les intérêts particuliers de Carcassonne et des pays tarnais avaient compté pour bien peu dans la décision. La leçon ne manquerait pas d'être méditée. Elle allait renforcer un sentiment déjà très répandu: pour convaincre les pouvoirs publics ou les puissances d'argent de l'utilité d'une voie ferrée, il fallait s'ingénier à trouver des arguments adaptés à leur stratégie. De l'intérêt militaire aux atouts de grandes liaisons interrégionales voire internationales, il y avait un vaste domaine à explorer. Quant aux véritables intérêts en jeu — les intérêts locaux — fussent-ils légitimes, l'expérience montrait qu'il était préférable de n'en parler qu'à mots couverts. Par la suite, tous les rapports, mémoires ou autres brochures relatifs aux projets de voies ferrées participèrent de cet état d'esprit. Sans doute trouverait-on des comportements semblables dans bien des régions françaises; il semble toutefois que la verve et l'imagination méridionales aidant, le phénomène ait pris une ampleur exceptionnelle dans les pays toulousains, car pour obtenir gain de cause, il fallait bien compenser les médiocres perspectives de trafic qu'offraient aux compagnies ferroviaires ces contrées peu urbanisées où une industrie peu active se dispersait dans de nombreux petits centres isolés. Oublier cela conduirait à ne pas comprendre comment, à quelques kilomètres de distance, — d'une circonscription électorale à l'autre — la perception de l'intérêt général pouvait être aussi différente.

Ces rivalités entre villes voisines ou entre petits pays ne sont en fait que le reflet des conflits d'intérêts, parfois sordides, qui opposaient les différentes fractions des bourgeoisies locales; elles expriment à la fois leurs craintes et leurs espoirs. Le chemin de fer pouvait provoquer ou hâter leur ruine, mais rester à l'écart de "*cet immense réseau de voies de fer, qui sur leur parcours vont porter la prospérité, la rapidité des communications, le développement de l'industrie, l'écoulement facile de tous les produits agricoles.*" (Journal du Tarn, 7 mai 1853), n'était-ce pas aussi se condamner économiquement, à brève

échéance? C'était là une des contradictions que chacun s'efforça de résoudre au mieux de ses intérêts, habilement parés des couleurs de l'intérêt général. La Compagnie du canal du Midi choisit la sécurité face aux menaces de la voie ferrée Bordeaux-Sète. Dans le Tarn, à la même époque, la société des Mines de Carmaux se trouva confrontée à des problèmes identiques, lorsque les pouvoirs publics décidèrent, à la surprise générale, de concéder la construction d'une voie ferrée de Montauban au Lot, qui permettrait d'évacuer le charbon des houillères de Decazeville-Aubin.

*

* *

II. DE MONTAUBAN AU LOT

LE GRAND CENTRAL ET LES BASSINS HOUILLERS

La desserte des bassins houillers représentait un enjeu essentiel pour toutes les compagnies ferroviaires. La première voie ferrée française avait été conçue, entre Saint-Etienne et Andrézieux, pour évacuer le charbon vers les rives de la Loire, où la navigation fluviale prenait ensuite le relais. De leur côté, les compagnies minières espéraient beaucoup d'un moyen de transport de grande capacité, qui leur permettrait d'évacuer une production plus abondante. Dans certains bassins, dépourvus d'une voie d'eau propice à la navigation, seule une voie ferrée semblait en mesure de supprimer le goulet d'étranglement, qui rendait vaines toutes les tentatives effectuées pour intensifier l'exploitation. A quoi bon produire davantage, si le charbon devait s'accumuler sur le carreau de la mine faute de moyens de transport suffisants?

Dès l'origine des chemins de fer, se trouvèrent ainsi étroitement liés les intérêts de la mine et du rail. Mais en acheminant plus facilement et en grandes quantités les minerais de fer vers les bassins houillers, les voies ferrées favorisaient aussi le développement de la sidérurgie et de la métallurgie à proximité des mines de charbon. Une sidérurgie et une métallurgie qui livraient ensuite aux compagnies ferroviaires les rails nécessaires à la construction de nouvelles lignes. L'association technique houillères-usines métallurgiques-chemins de fer n'avait pas tardé à se doubler de liaisons financières entre les différentes sociétés. Concentration technique et concentration économique allaient ainsi de pair, l'une nourrissant l'autre, et réciproquement.

Dans le midi pyrénéen, la production des deux principaux gisements de charbon — Carmaux et Decazeville-Aubin — s'écoulait difficilement vers l'extérieur en empruntant des voies d'eau bien imparfaites, le Lot et le Tarn, sommairement aménagés. Dans le cas de Carmaux, il fallait en outre faire appel au roulage sur une quinzaine de kilomères avant d'atteindre la rivière, rendue navigable jusqu'à hauteur d'Albi. Incontestablement, la médiocrité des moyens de transport freinait l'exploitation des gisements et n'incitait guère à leur modernisation.

Au milieu du XIX° siècle, l'ensemble Decazeville-Aubin (167 000 tonnes en 1855) l'emportait sur Carmaux (115 000 tonnes en 1855) car la consommation des deux usines métallurgiques installées dans le bassin aveyronnais permettait

d'utiliser une grande partie du charbon sur place. Le problème des débouchés pour les produits métallurgiques ne s'en posait pas moins, et devenait de plus en plus inquiétant au fur et à mesure que les besoins du pays augmentaient. A Carmaux, au contraire, la faiblesse de l'industrie locale ne pouvait compenser beaucoup les difficultés d'expédition du charbon. A cette époque, les deux bassins aquitains assuraient à peine 4% de la production nationale.

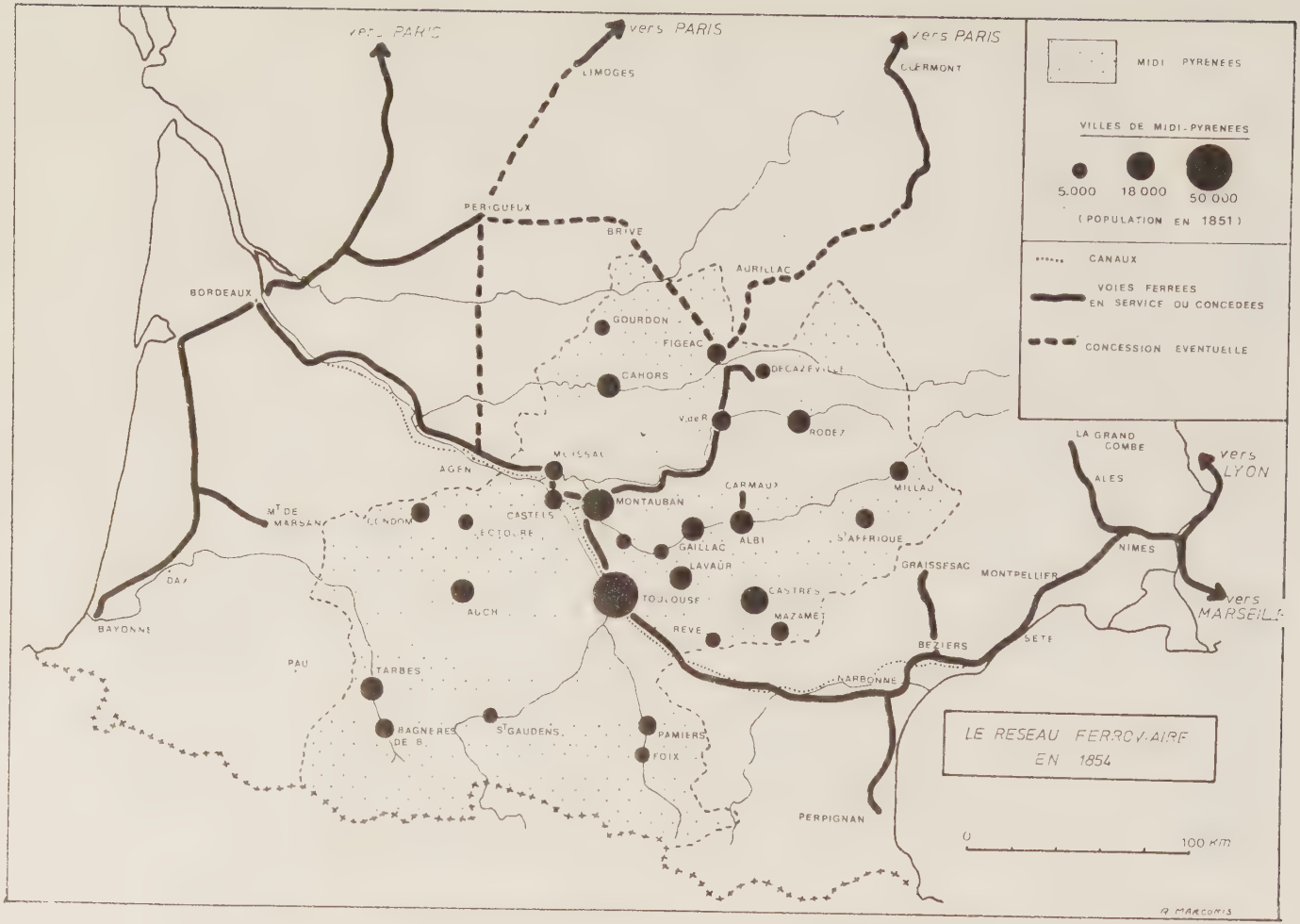
Médiocres et insuffisants, les transports s'effectuaient à un coût élevé qui ne facilitait pas la lutte avec les houilles anglaises importées par Bordeaux. En facilitant l'accès de l'arrière-pays girondin, le canal latéral à la Garonne et la construction de la voie ferrée Bordeaux-Sète ne pouvaient qu'aggraver cette situation et compromettre l'essor des gisements aquitains. Dès l'attribution de la concession de Bordeaux-Sète à la Compagnie des chemins de fer du Midi, fut donc posée la question d'une desserte ferroviaire de Carmaux et du bassin aveyronnais; en ce domaine, tout retard risquait d'hypothéquer gravement l'avenir.

*

* *

A priori, les mines de Carmaux semblaient moins désavantagées par leur situation géographique. Une centaine de kilomètres à peine les séparait de Toulouse ou de Montauban, via Gaillac et Saint-Sulpice, c'est-à-dire de la grande artère ferroviaire envisagée dans le sud-ouest du pays. La position de Decazeville semblait beaucoup moins favorable; parmi les grandes voies ferrées en service ou concédées de façon définitive, la plus proche était également Bordeaux-Sète, mais pour l'atteindre il fallait décider de réaliser un chemin de fer sur au moins 150 kilomètres, même si l'on adoptait le tracé le plus court par Villefranche de Rouergue, la vallée de l'Aveyron et Montauban, dont le profil n'était pas des plus faciles.

De l'intérêt général, si souvent évoqué et bien mal à propos, il ne fut, semble-t-il, guère question dans cette affaire. L'idée d'une seule ligne, desservant à la fois le bassin aveyronnais et les mines de Carmaux (par Villefranche de Rouergue, Laguépie, Albi et Toulouse) ne relevait pourtant pas de l'utopie, comme le montreront études et projets ultérieurs. C'était compter sans la lutte farouche qui opposait alors les sociétés minières concernées. Chacune avait tout intérêt à exclure l'autre du bénéfice de la voie ferrée afin de s'imposer plus facilement, ou plus tôt, sur de nouveaux marchés. Dans cette compétition sans merci, le grand capital choisit de favoriser le bassin aveyronnais. Ici encore, s'opposaient deux modes de production.


vers PARIS
vers PARIS
vers PARIS
LIMOGES
CLERMONT
PERIGUEUX
BRIVE
AURILLAC
BORDEAUX
GOURDON
FIGEAC
CAHORS
DECAZEVILLE
V.de R
RODEZ
AGEN
MONTAUBAN
CARMAUX
MILLAU
CASTELS
ALBI
GAILLAC
LAVAUR
ST AFFRIQUE
TOULOUSE
CASTRES
MAZAMET
AUCH
REVEL
BAYONNE
PAU
TARBES
BAGNERES DE B.
ST GAUDENS
PAMIERS
FOIX
NARBONNE
BEZIERS
SETE
MONTPELLIER
GRAISSESSAC
LA GRAND COMBE
ALES
NIMES
vers LYON
vers MARSEILLE
PERPIGNAN
MIDI PYRENEES
VILLES DE MIDI-PYRENEES
5.000
18 000
50 000
(POPULATION EN 1851)
CANAUX
VOIES FERREES EN SERVICE OU CONCEDEES
CONCESSION EVENTUELLE
LE RESEAU FERROVIAIRE EN 1854
0
100 KM
R. MARCOMIS

A Carmaux, les mines et la verrerie appartenaient toujours aux descendants du premier concessionnaire, groupés dans une société familiale que dirigeait l'un des leurs, Achille de Solages.

> La forme de cette société *"se prêtait aussi mal à une gestion souple et dynamique de la houillère qu'au rassemblement des capitaux. La nécessité de prendre toutes les décisions à l'unanimité, puisque les engagements contractés entraînaient la responsabilité personnelle de chaque sociétaire, était particulièrement contraignante."*
>
> R.Trempé. (**389**) p.36

Un rapport des Houillères (**389**) évoquera plus tard cette période de l'histoire des mines de Carmaux au cours de laquelle la concession avait été mise en valeur *"plutôt comme un bien patrimonial, comme un capital que veut ménager le père de famille, que comme l'objet d'une entreprise industrielle."*

Rien de tel dans le bassin aveyronnais. Mines et usines métallurgiques étaient associées dans deux société rivales, l'une règnant sur Decazeville-Firmi, l'autre sur Aubin, mais toutes deux contrôlées par des capitaux extérieurs à la région, aux liens multiples et complexes avec les grandes affaires capitalistes qui dominaient la vie économique du pays dans les premières années du Second Empire.

Pendant qu'Achille de Solages se débattait en vain pour intéresser quelques financiers à son projet de chemin de fer entre Carmaux et Albi, les dirigeants d'Aubin (de Pourtalès, de Seraincourt) n'eurent aucun mal à trouver des alliés pour soutenir un projet beaucoup plus important, celui d'un chemin de fer vers Montauban. Ils s'associèrent dans ce but avec des banquiers de Londres pour fonder, en 1853, la Compagnie du Grand Central de France. En proposant la présidence à Morny, ils réussissaient aussitôt un coup de maître. Bien en cour, cet affairiste, demi-frère de l'Empereur, lié au Crédit Mobilier des frères Péreire, apportait à l'entreprise les appuis financiers et politiques nécessaires à son lancement

> *" Le demi-frère de Napoléon III, symbole le plus brillant de l'affairisme impérial... spéculateur forcené, employant pour ses coups de Bourse l'argent de sa maîtresse, la comtesse Le Hon, avant de rompre assez sordidement avec elle, sera de toutes les combinaisons politico-financières, prélèvera sa dîme sur toutes, y compris les plus*

douteuses...; au reste intelligent et adroit, bien persuadé que la "politique n'est que l'aspect factice des grands problèmes publics," plus capable que les autres conseillers impériaux de mener un gouvernement d'affaires."
G.Palmade. (151) pp.129.130.

Dès le 21 avril 1853, l'Empereur accordait à la Compagnie du Grand Central la concession de plusieurs voies ferrées dans le centre de la France,et en particulier celle d'un chemin de fer "de Montauban au Lot" qui devait être incorporé ultérieurement dans un projet beaucoup plus vaste, celui d'une liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Aurillac-Montauban par le col du Lioran. Désignée officiellement sous le nom de "Grand Central de France", cette ligne pouvait être présentée, avec un peu d'imagination, comme celle que la loi de 1842 avait classée parmi les voies ferrées prioritaires, en indiquant simplement qu'elle devrait " *de Paris, se diriger vers le centre de la France, par Bourges.*" Cela avait semblé suffisant pour attribuer à une même compagnie des tronçons dispersés,répondant à des besoins très divers. Tout comme Aubin-Montauban devait permettre avant tout d'évacuer le charbon de l'Aveyron vers les pays de la moyenne Garonne, la section Lempdes-Clermont était conçue pour assurer l'expédition des houilles de Brassac. Quant à la jonction entre les deux, elle supposait le franchissement des monts du Cantal — le Lioran est à 1152 mètres — et l'on verrait bien, ultérieurement, s'il y avait lieu de l'envisager sérieusement.

Conçu dans les coulisses des banques et des cabinets ministériels parisiens, patronné à Londres, le projet du Grand Central provoqua la surprise ou l'irritation des milieux d'affaires. La compagnie qui le patronnait semblait troubler les règles du jeu que venaient à peine d'établir les autres compagnies ferroviaires en se partageant sur une base régionale l'équipement du pays en voies ferrées. La référence à cette ligne "se dirigeant vers le centre de la France, par Bourges",ne trompait personne. Il s'agissait bien d'obtenir des concessions de lignes nouvelles, qui n'avaient pas été envisagées dans la loi de 1842.

Dans l'Aveyron, on s'en doute, l'annonce de la construction imminente du chemin de fer de Montauban au Lot, allait bien au-delà de tous les espoirs. Et le Préfet lui-même ne pouvait cacher sa surprise.

" Cette nouvelle que le département de l'Aveyron si obscur, si éloigné, si souvent oublié, pouvait à son tour participer au progrès et connaître l'avantage des grandes découvertes modernes, a produit une impression heureuse. C'est par des événements de ce genre

que le gouvernement nouveau poussera dans le pays des racines profondes."
1852.Rapport du Préfet. Archives départementales de l'Aveyron. Transcrit par Janriot. (567)

Pourtant peu concerné par un tel projet, le Maire de Saint-Affrique traduisait à son tour le sentiment général dans un rapport à son Conseil municipal.

" Qui de nous avait osé espérer un chemin de fer par l'Aveyron? Ou si nous y avions arrêté notre pensée, cette pose n'était-elle pas comme un de ces rêves dont on sait qu'on ne doit pas voir soi-même la réalisation, et dont tout au plus, par une extrême complaisance, on n'entrevoit la réalité que pour la génération suivante? Cependant cette espérance si vague et si lointaine peut devenir un fait prochain: le projet en question est bien officiel."

Et ne pouvant s'empêcher de douter encore, il ajoutait: *"Sans connaître les détails de cette affaire, on doit présumer qu'on ne se livre pas à des formalités légales sans des intentions sérieuses, sans des probabilités de mener cette grande oeuvre à bonne fin. Saluons donc le projet de tous nos voeux."*
Séance du 29 mars 1852. Id.

D'Aubin — car Decazeville, siège de la société rivale ne fut doté que d'un embranchement à partir de Viviez — le tracé retenu pour la voie ferrée suivait le cours du Lot jusqu'au territoire de la commune de Saint-Julien d'Empare — où allait naître et se développer Capdenac-Gare — ,puis négligeant Figeac, coupait au plus court vers le sud pour atteindre Villefranche de Rouergue. Au-delà, au prix de nombreux tunnels, il ne quittait plus la vallée étroite de l'Aveyron jusqu'à son débouché dans la plaine, vers Montricoux,et la dernière section jusqu'à Montauban (gare de Villenouvelle sur la rive droite du Tarn) s'établissait sur le chemin le plus direct.

Tout comme la route des Intendants construite au XVIII° siècle (673) le chemin de fer renforçait les liens entre Montauban et le Rouergue. Mais la conception du Grand Central répondait à un objectif beaucoup moins ambitieux et l'intérêt général avait été largement subordonné aux intérêts particuliers de quelques affaires industrielles. Le but de l'opération était clair et simple, comme le reconnaissait sans ambages l'ingénieur Barrande chargé du projet.

" *J'avais mission de tracer aux produits minéraux du bassin houiller de l'Aveyron et des grandes usines de Decazeville et d'Aubin, la voie la plus courte pour atteindre la vallée de la Garonne en un point qui leur permît de paraître avec un égal avantage sur les marchés de Toulouse, d'Agen et de Montauban. Avec une pareille donnée, Montauban devait naturellement être le point d'arrivée et de soudure de la ligne de Clermont sur les chemins de fer du Midi, et par conséquent, je n'avais point la faculté de diriger mes jalons de Villefranche d'Aveyron, par le département du Tarn, à Toulouse.*"

Lettre à M.Carayon-Latour, député du Tarn. Publiée par Le Journal du Tarn. 2 juillet 1853. (Archives départementales du Tarn)

Les mines de Carmaux étaient condamnées.

Quelques jours après le décret accordant la concession de la ligne de Montauban au Lot, l'assemblée générale de la société de Solages autorisait son président à transformer l'affaire en société anonyme (**389**). Pouvait alors commencer la quête des capitaux nécessaires pour sauver la houillère. Il fallait tout à la fois moderniser l'exploitation pour abaisser les coûts de production encore très élevés, et dans les plus brefs délais, construire une voie ferrée jusqu'à Albi, pour tenter de réduire le prix des transports du charbon et conserver des débouchés dans les pays de la Garonne, que n'allaient pas manquer de convoiter les concurrents aveyronnais. La concession du chemin de fer de Carmaux à Albi était accordée le 28 juin 1854, mais à l'évidence, il était trop tard, et la solution envisagée n'était pas à la mesure des problèmes posés.

Seule une voie ferrée Carmaux-Toulouse ou Carmaux-Montauban, évitant le transport par le fleuve et le transbordement à Albi, aurait permis de soutenir la concurrence des charbons d'Aubin. Mais le coût d'une telle réalisation dépassait largement les possibilités financières de la Société de Solages. Faute de pouvoir lutter à armes égales, il lui fallait se soumettre. Le 6 décembre 1855, la famille de Solages acceptait de vendre la mine et ses dépendances, qui entrèrent rapidement dans la mouvance...du groupe Morny. Le siège social de la nouvelle société était aussitôt transféré à Paris et la composition du conseil d'administration illustrait parfaitement le nouveau rapport des forces: les anciens propriétaires conservaient en tout et pour tout deux sièges.

" *La composition de cet appareil dirigeant porte l'empreinte des habitudes qui règnaient*

dans ces sphères du Second Empire, gagnées par la contamination des affaires et de la politique...

Nous sommes bien loin du cadre familial de gestion qui avait prévalu dans toute la première moitié du XIX^e siècle...Les hommes nouveaux qui ont accédé au pouvoir sont des manieurs d'argent. Pour eux, Carmaux, qu'ils n'habitent pas, qu'ils "honorent" tout au plus d'une visite annuelle, n'est qu'une affaire qui doit rapporter vite et bien. Le capital n'est engagé qu'à cette condition."

R.Trempé. (**389**) pp.41-43

Rapidement construites, les voies ferrées issues de cette confrontation entre sociétés minières entrèrent en service peu de temps après la ligne Bordeaux-Sète. Le 30 août 1858 était inaugurée la ligne d'Aubin à Montauban dotée de son embranchement Viviez-Decazeville (4,5 kilomètres). Deux ans plus tard, elle était prolongée et permettait d'atteindre Rodez. Quant au Carmaux-Albi, il fut mis en service le 5 décembre 1857 et aboutissait sur la rive droite du Tarn, dans le faubourg de la Madeleine, où s'effectuait le transbordement du charbon sur les bateaux qui descendaient la rivière. Au cours de l'année 1861, il permit d'évacuer 79 000 tonnes de houille et 21 000 tonnes de coke, soit l'essentiel de la production des mines de Carmaux. Mais, au même moment, l'exploitation des gisements aveyronnais, stimulée par les possibilités d'expédition qu'offrait la voie ferrée, dépassait déjà les 500 000 tonnes.

*

* *

Les luttes qui opposèrent le Grand Central à la Société de Solages rappellentsouvent l'affrontement entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et les propriétaires du canal du Midi. Dans chaque cas l'affrontement de deux modes de production s'est soldé par la victoire du capitalisme moderne sans attache dans la région.

Les grands propriétaires fonciers, producteurs de blé, des pays toulousains en furent doublement victimes. Au plan national, le libre-échange favorisait les importations de grains étrangers et provoquait l'avilissement des cours, amenuisant dangereusement la rente foncière. En évitant ainsi la hausse des prix du pain, les industriels pouvaient peser encore davantage sur les salaires ouvriers. Au plan régional, vers l'Atlantique comme vers la Méditerranée, la Compagnie des chemins de fer du midi, fer de lance

du grand capitalisme dans la région, imposait sa loi aux maîtres de la terre en contrôlant étroitement les deux modes de transport modernes qui assuraient l'expédition des grains. Dans un cas comme dans l'autre, les classes dirigeantes de ces pays voyaient se lézarder les bases économiques de leur pouvoir.

On aurait tort de croire que l'affrontement s'est réduit à la lutte entre un secteur industriel conquérant et des activités agricoles dépassées. La puissance du grand capital n'a pas épargné les affaires industrielles, mais elle s'est exercée là de façon beaucoup plus sélective Malgré son développement récent, le foyer textile Castres-Mazamet ne semble pas avoir constitué un enjeu pour les puissances d'argent qui contrôlaient l'économie et l'appareil d'Etat depuis le coup de force du 2 Décembre. Dans ces conditions, sa desserte par la voie ferrée Bordeaux-Sète ne s'imposait pas dans la stratégie du mode de production dominant. Par contre, les bassins charbonniers de l'Aquitaine orientale excitèrent les convoitises. Grâce à la voie ferrée, une fois encore, en jouant Decazeville-Aubin, qu'il contrôlait, contre Carmaux, qui lui échappait encore, le grand capital réussit à déposséder de leur bien les anciens maîtres des houillères du Tarn.

> *" Les dirigeants de Carmaux par leur personnalité et par la nature de leurs activités (beaucoup d'entre eux tels Morny ou René Reille sont simultanément administrateurs de plusieurs sociétés) rattachent l'exploitation carmausine au monde du grand capital. Cette intégration sera accentuée par l'adhésion, en avril 1859, au Comité des Houillères françaises."*
>
> R.Trempé. (**389**) p.42.

Instrument privilégié de la domination du capitalisme moderne, les premières voies ferrées construites dans les pays de l'est aquitain témoignent encore par leur tracé de ces affrontements. On ne saurait toutefois interpréter les étapes et les modalités de l'équipement ferroviaire de cette région comme le résultat de la seule confrontation entre le capitalisme et le (ou les) mode(s) de production antérieur(s). Ce serait négliger les nombreuses conséquences de la compétition que se livraient les différents groupes d'intérêt au sein même du mode dominant. Ce serait aussi sous-estimer le pouvoir d'arbitrage ou de régulation des bourgeoisies locales. L'étude de la mise en place du réseau pyrénéen et de la ligne Toulouse-Lexos se révèle particulièrement riche d'enseignements en ce domaine.

*

* *

III. LE RESEAU PYRENEEN

UN ENJEU MAJEUR POUR TOULOUSE

Appelée à n'être qu'une étape sur la voie ferrée Bordeaux-Sète, comme elle l'était devenue sur la voie d'eau depuis l'ouverture du canal latéral jusqu'à Moissac, Toulouse perdait tous les avantages dont elle avait joui depuis le creusement du canal du Midi, à la fin du XVII ° siècle. Hommes et marchandises qui circulaient sur le grand axe aquitain, entre Atlantique et Méditerranée, allaient désormais pouvoir y passer sans subir comme autrefois les contraintes d'un transbordement.

> *"...notre ville qui, par sa position topographique, était jusqu'à présent l'entrepôt nécessaire du commerce entre les deux mers, notre ville, dans le système créé par la loi de 1842, n'était plus qu'une simple station, un lieu de passage sur la route de Bordeaux à Sète."*
>
> Rapport Fossé. Conseil municipal de Toulouse. Séance du 28 août 1854.

Nées de cette situation privilégiée, au contact du canal de Riquet, de la Garonne, et des diverses routes de terre, un grand nombre d'activités (manutention, commerce de gros, transformation de certains produits agricoles...), qui avaient contribué à l'essor de la ville, risquaient ainsi de se trouver compromises à brève échéance.

Le danger était d'autant plus grand que Montauban commençait à bénéficier d'avantages au moins comparables. Située, comme Toulouse, sur la voie ferrée Bordeaux-Sète, reliée au canal latéral par un court embranchement, la navigation sur le Tarn lui apportait déjà les houilles de Carmaux, et la grande route de Paris par Caussade et Cahors rendait aisées les relations avec le Quercy. En choisissant cette ville comme tête de ligne, la Compagnie du Grand Central lui apportait un nouvel atout, qui pouvait être décisif. Déjà renforcées depuis la construction de la route vers Villefranche et Millau, à la fin du XVIII° siècle (**673**), les relations qu'elle entretenait avec le Rouergue étaient encore appelées à s'intensifier. Et si le projet du Grand Central était entièrement réalisé, cette ligne, franchissant les Monts du Cantal, lui ouvrirait aussi les portes

de l'Auvergne et, au-delà, lui donnerait un accès vers Paris. Le chemin de fer de Montauban au Lot n'était-il pas présenté par ses promoteurs comme une simple section du futur "grand central de France", c'est-à-dire comme l'une des sept grandes radiales issues de Paris?

Que la grande route impériale de Paris à l'Espagne, l'actuelle R.N.20, soit un jour doublée par une voie ferrée, et le carrefour montalbanais éclipserait facilement le carrefour toulousain.

> *"Ainsi Toulouse est de plus en plus repoussée hors du réseau général des chemins de fer; ainsi les chemins exécutés ou projetés ont pour inévitable résultat de dévier le mouvement commercial qui se portait vers elle."*
> Rapport Fossé. Id.

Cela n'avait rien d'utopique. Il suffisait de prolonger vers Brive et Cahors la ligne Paris-Orléans-Limoges dont les dernières sections, au sud de Châteauroux, devaient être livrées au trafic entre 1854 et 1856. Les difficultés techniques ne manquaient certes pas sur cet itinéraire au profil difficile, mais les perspectives de trafic n'y étaient pas négligeables, comme ne cessaient de le rappeler les assemblées locales de la Corrèze, du Lot ou du Tarn-et-Garonne.

> *" La route de Paris à Toulouse par Vierzon, Châteauroux, Limoges, Brive, Cahors et Montauban, une des plus fréquentées de France, sillonnée par des malles-postes, des messageries impériales ou générales, un roulage des plus considérables, avait atteint une activité de circulation qui répandait la prospérité dans tous les départements traversés.(...)Elle semblait être une des premières à convertir en ligne de fer, dès l'introduction en France des concessions de cette nature. Cette transformation, en maintenant les départements traversés dans la jouissance d'avantages qu'ils avaient péniblement et laborieusement acquis, et à la conservation desquels leurs droits étaient incontestables, offrait d'ailleurs, en ne faisant que rendre plus rapide une circulation déjà existante, la certitude de résultats productifs, qui auraient largement dédommagé le gouvernement ou les compagnies des sacrifices faits pour l'établir."*
> Rapport Raynaud. Conseil municipal de Montauban. Séance du 9 mai 1857.

En 1853, malgré la concession définitive de la ligne de Montauban au Lot, rien n'était cependant joué. Les énergies toulousaines se mobilisèrent alors pour tenter de conquérir vers le sud les mêmes avantages que Montauban semblait devoir acquérir pour les liaisons avec le nord. Dans cette direction, les données naturelles semblaient particulièrement favorables à Toulouse. Confluant aux portes de la ville, les larges vallées de l'Ariège et de la Garonne offraient d'excellentes conditions à l'établissement de voies ferrées vers les départements pyrénéens. Passait d'ailleurs par là, depuis fort longtemps, un trafic appréciable alimenté par les échanges entre la montagne et son avant-pays.

> *" Dans l'état actuel de nos moyens de transport, Toulouse adresse annuellement, par voie de roulage, à Saint-Gaudens et à Tarbes, plus de 20 000 tonnes de marchandises, et elle en reçoit de 12 à 15 000 tonnes, en divers produits, dans lesquels ne sont pas compris les marbres et les ardoises, les merrains et les plâtres qui descendent par la Garonne supérieure, les fourrages que les montagnards apportent à Toulouse sur leurs chars à boeufs, en échange du vin et du sel qu'elle leur fournit, enfin les grosses et petites têtes de bétail que les arrondissements de Saint-Gaudens et de Bagnères expédient sur Toulouse, non seulement pour fournir à son alimentation, mais encore pour être dirigés vers Marseille et le Languedoc, le Roussillon et la Catalogne."*
>
> Rapport Mather. Chambre de Commerce de Toulouse. 1854. Archives de la Chambre.

Menacé par ailleurs, le négoce toulousain s'est montré particulièrement vigilant pour obtenir que les lignes ferroviaires issues des Pyrénées viennent se greffer sur la voie ferrée Bordeaux-Sète, à Toulouse même. Si les débats relatifs à d'autres projets ferroviaires ne suscitèrent parfois qu'un intérêt relatif, l'affaire du réseau pyrénéen, apparut, dès l'origine, comme un enjeu essentiel pour l'avenir de la ville. Cela à tel point que les envolées littéraires et les considérations moralisatrices si fréquentes dans bien des controverses ferroviaires, ne furent pas de mise et cédèrent le pas à une argumentation beaucoup plus incisive, nourrie de données chiffrées précises. C'est en vain que l'on chercherait une fausse note dans le débat qui mobilisa alors tous les représentants de Toulouse. Le fait est trop exceptionnel pour ne pas être souligné.

" L'intérêt toulousain et pyrénéen demande que la tête de cette voie ferrée soit placée à Toulouse, et qu'elle desserve toutes les lignes des Pyrénées par Saint-Gaudens et Montréjeau jusques à Tarbes pour exploiter les ressources que renferment ces montagnes, attirer leurs nombreuses populations vers le chef-lieu du Midi, et établir plus tard au moyen de cette ligne des relations avec l'Espagne..."

Rapport Gleizes. Conseil général de la Haute-Garonne. Séance du 27 août 1854.

Dans les départements pyrénéens la détermination n'était pas moins forte, mais le débouché des futures voies ferrées importait beaucoup moins que le fait d'être relié rapidement, d'une façon ou d'une autre, à une grande ligne d'intérêt général, la jonction pouvant s'effectuer à Toulouse ou ailleurs. A cette époque l'émigration sévissait déjà dans les cantons montagnards dont l'économie végétait, et l'on s'accordait pour attribuer ce marasme inquiétant à l'absence de débouchés pour les productions locales.

" Le propriétaire pyrénéen qui ne peut pas vendre, ne peut pas faire travailler: aussi la population reste pauvre au milieu des trésors que lui prodigue la nature. Industrieuse cependant, elle tourne ses regards vers des pays où l'intelligence et les bras de l'homme ne sont point stériles, et par là s'explique cette émigration, de jour en jour croissante, qui fait de Montevideo une colonie française."

Rapport Fossé. cf ci-dessus.

S'était ainsi développée et apparaissait comme une évidence l'idée qu'il suffirait de construire quelques voies ferrées pour que renaisse et s'épanouisse la prospérité. *"Quelle doit être l'influence du réseau pyrénéen sur l'industrie et le commerce actuels du département et sur leur développement ultérieur?"* A cette question proposée pour son concours de 1857-1858 par la Société Académique des Hautes-Pyrénées, l'abbé Berrens, auteur de la composition primée, répondait sans la moindre réserve en traduisant le sentiment général.

"...ces manufactures, encore naissantes, vont bientôt prendre des proportions fort étendues. Alors on verra sortir de leurs ateliers des tissus de drap fin et de mérinos, d'une confection si parfaite, qu'ils pourront égaler les productions de draperie des manufactures du Nord...

Le réseau pyrénéen une fois inauguré, une noble émulation va gagner tous les cours d'eau comme une étincelle électrique, et leur imprimer l'élan vers les progrès de tout genre. Industrie agricole, industrie minérale et commerciale, échanges, transports et transactions: tout va grandir et prospérer dans des proportions merveilleuses."

Bulletin de la Société Académique des Hautes-Pyrénées. 1857-1858. N°2. pp.205-226.

Dans L'Intérêt Public, feuille publiée à Tarbes, le journaliste Deprats lui faisait écho, quelques mois plus tard, lors de l'inauguration par l'Empereur de la ligne Mont-de-Marsan-Tarbes.

" Le chemin de fer va imprimer à ce pays, si riche des dons de la nature, une vie et un mouvement jusqu'à ce jour inconnus à son commerce et à son industrie." Puis il célébrait *"ce jour d'allégresse publique puisqu'il ouvre les sources de notre prospérité locale."*

23 août 1859. Reproduit dans la brochure éditée en 1959 par le Comité du Centenaire. (Bibliothèque municipale de Toulouse)

Et la commission deschemins de fer du Conseil municipal de Toulouse exprimait avec conviction la même certitude.

" Riches par leur sol, les Pyrénées le sont bien davantage par leurs minéraux. Or, argent, cuivre, plomb, marbres, pierre de taille, grès, chaux, plâtres, toutes les matières premières de l'industrie y abondent; et là, à pied d'oeuvre, existent sur des cours d'eau sans nombre des forces motrices qu'il suffit de mettre en jeu...

Que réclament-elles (les Pyrénées) *pour utiliser tant de ressources? Toujours la même réponse: des voies de communication."*

Rapport Fossé. cf. ci-dessus.

*

* *

1. Les projets de réseau pyrénéen.

Les problèmes posés par la desserte ferroviaire des Pyrénées stimulèrent bien des imaginations. De très nombreuses solutions furent proposées et beaucoup se concrétisèrent par des projets très élaborés, aussitôt objets de polémiques et de surenchères. Souvent cautionnée par des hommes dont la compétence ne pouvait être mise en doute, la partie technique des différents dossiers ne suffisait pas à faire oublier les intérêts économiques qui se trouvaient ainsi privilégiés, parfois involontairement, presque toujours de façon tacite mais très consciente. Aux rivalités entre les éventuels concessionnaires, s'ajoutaient, en effet, d'innombrables rivalités locales.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et la Compagnie du Grand Central espéraient, chacune de son côté, que le réseau pyrénéen drainerait vers ses propres lignes maîtresses, — Bordeaux-Sète pour l'une, Montauban au Lot pour l'autre — un trafic appréciable qui permettrait d'accroître leur rapport. De même, chaque centre urbain ou industriel, aussi modeste fut-il, s'efforçait de parer la défense de ses intérêts des vertus de l'intérêt général, surtout si le projet défendu impliquait l'élimination d'un concurrent gênant. Les exemples de cet égoïsme forcené des bourgeoisies locales pullulent, et il fallut de longues années pour qu'apparaissent quelques velléités de solidarité régionale... lorsque, grâce au chemin de fer, le capitalisme moderne aura solidement établi sa domination sur un mode de production condamné à disparaître ou à se soumettre aux lois des plus puissants. Rétrospectivement sembleront alors bien dérisoires ces conflits entre Tarbes et Bagnères de Bigorre, Pamiers et Foix, Auch et Condom, tout comme ceux qui opposèrent Toulouse, Montauban et Agen pour le contrôle de la tête des lignes du futur réseau pyrénéen. Sans entrer dans le détail des multiples propositions qui virent le jour, on peut tenter de présenter les grandes options des principaux projets et tenter d'en discerner leurs implications plus ou moins avouables.

a) la desserte des Pyrénées ariégeoises et garonnaises.

Les modalités du désenclavement des Pyrénées ariégoises et garonnaises ne semblent pas avoir provoqué de controverses majeures. Les conditions naturelles étaient suffisamment favorables pour que s'impose l'idée de deux voies ferrées convergeant vers Toulouse en suivant les vallées de l'Ariège et de la Garonne.

Dans la vallée de l'Ariège, un premier tracé avait été étudié dès 1845-1846 pour le compte d'une société à capitaux belges (**614**).Lorsque le projet fut repris, quelques années plus tard, il restait essentiellement à décider jusqu'où le chemin de fer devait remonter. Dans un premier temps, et malgré les "prétentions" de Pamiers, certes plus peuplée et plus active (7 800 habitants en 1851), il était impensable de priver le chef-lieu, Foix (4 654 habitants), des avantages du nouveau mode transport. Moins de 20 kilomètres séparaient les deux villes et aucun obstacle naturel ne pouvait justifier que fut différée la réalisation de cette section. Au-delà, vers l'amont, le prolongement de la ligne jusqu'à Tarscon avait été sérieusement envisagé, mais si l'administration nationale d'un Etat déjà très centralisé ne pouvait admettre qu'une préfecture demeurat isolée, elle fut beaucoup moins sensible aux perspectives économiques que pourrait offrir à l'économie locale un chemin de fer Foix-Tarascon, qui faciliterait l'accès aux mines de fer du Vicdessos. Il faut dire que les représentants de Foix, après avoir triomphé des oppositions appaméennes, n'hésitèrent pas à utiliser des arguments de même nature pour faire échouer les "manoeuvres" des Tarasconnais. En devenant tête de ligne, ils espéraient que leur ville s'imposerait comme l'entrepôt des produits de la montagne, acheminés par la route jusqu'à l'embarcadère ferroviaire, qu'ils envisageaient d'installer, bien sûr, aux abords du champ de foire. Le négoce local ne tarderait pas à tirer le plus grand profit d'une telle situation. Ainsi, après avoir accusé Pamiers d'un *"égoïsme contraire à l'intérêt général"* car cette cité craignait que le chemin de fer prolongé jusqu'à Foix *"ne lui enlève l'espèce d'entrepôt qu'elle offrait aux grains"*, les *"Habitants de Foix"*, dans un mémoire documenté, n'hésitèrent pas à juger beaucoup moins condamnables leurs revendications pour s'opposer aux voeux de Tarascon. A leur sens, l'idée de prolonger la ligne au-delà de leur ville *"n'a pu résulter que d'un défaut de connaissance des grands intérêts ariégeois...ou d'études trop superficielles des localités."* (**616**)

En amont de Toulouse, dans la vallée de la Garonne, aucune localité n'avait l'importance de Pamiers ou le rôle administratif de Foix. Les sous-préfectures de Muret (4 200 habitants) et de Saint-Gaudens (5 000 habitants), tout comme Montréjeau (3 500 habitants) faisaient figure de très petites villes et s'imposaient davantage par l'attraction commerciale qu'elles exerçaient sur de petits pays ruraux que par des activités manufacturières originales. Il ne faisait aucun doute que la construction d'un chemin de fer sur cet axe, déjà bien fréquenté par le roulage, bénéficierait aussi à d'autres petits centres comme Saint-Girons (4 000 habitants) et Bagnères de Luchon (3 000 habitants)situés un peu à l'écart dans les vallées affluentes, et qui, à terme, obtiendraient peut-être un embranchement

ferroviaire les reliant à la voie principale. A Saint-Girons, les industriels attendaient du chemin de fer des facilités nouvelles pour l'expédition de la production de leurs fabriques de papier. De la même façon, la perspective d'une liaison ferroviaire atteignant Montréjeau faisait naître les plus grands espoirs à Bagnères de Luchon: elle pouvait permettre à cette station thermale déjà bien fréquentée (5 000 curistes en 1851) de drainer une clientèle plus diverse et plus nombreuse et d'éclipser ainsi ses nombreuses rivales pyrénéennes pour s'affirmer effectivement comme la "Reine des Pyrénées".

Ligne de l'Ariège, ligne de la Garonne, incontestablement la réalisation de ces projets séduisait les milieux du négoce toulousain. Ainsi conçues, elles ne pouvaient que faciliter, et sans doute intensifier, des échanges déjà actifs, mais ne contribueraient guère à étendre l'aire d'influence de la grande ville dans la montagne pyrénéenne. A un moment où, vers le Nord, Montauban semblait en passe de détourner à son profit des courants commerciaux avec le Rouergue et l'Albigeois, ne pouvait-on nourrir pour Toulouse une plus haute ambition?

b) Toulouse-Montréjeau ou Toulouse-Bayonne?

Toulouse, capitale pyrénéenne, entrepôt des productions de toute la chaîne dont les villes du piémont ne seraient que les succursales, tel apparaît bien le grand dessein des milieux dirigeants de la capitale déchue du Languedoc. Cela supposait que le chemin de fer envisagé dans la vallée de la Garonne, en amont de Toulouse, ne soit pas un simple embranchement pyrénéen de la ligne Bordeaux-Sète, parmi d'autres, mais le grand et l'unique collecteur de tout le trafic, sur lequel seraient branchées autant de courtes antennes ferroviaires qu'il y avait de vallées méridiennes sur le versant nord des Pyrénées. Et si dans un avenir proche, une de ces antennes devenait l'amorce d'une ligne transpyrénéenne, Toulouse ne manquerait pas d'en tirer profit quel que soit le tracé choisi, puisqu'en matière de liaisons avec l'Espagne par la partie centrale de la chaîne, il semblait de plus en plus évident que les données naturelles laissaient un large éventail de possibilités.

Vue de Toulouse, une ligne pyrénéenne vers Bayonne ainsi conçue semblait parfaitement logique et conforme tant à l'intérêt général qu'aux intérêts locaux. Au fond, elle reprenait la vieille idée du canal des Pyrénées, défendue trente ans plus tôt par L.Galabert. C'était compter sans l'existence de projets concurrents, tout

aussi séduisants pour l'intérêt général, mais beaucoup moins favorables aux ambitions toulousaines.

Au-delà de Montéjeau, le chemin de fer venant de Toulouse se heurtait à l'obstacle de ce vaste cône détritique, soudé aux Pyrénées centrales: le plateau de Lannemezan. Pour gagner Tarbes, il fallait donc résoudre d'épineux problèmes techniques. Quel que soit le tracé considéré, les difficultés ne manquaient pas, comme en témoigne, aujourd'hui encore, pour l'acheminement des trains modernes, la célèbre rampe d'une dizaine de kilomètres entre Tournay et Capvern.

Tout cela explique en partie que d'autres projets aient rencontré un écho favorable. L'abandon d'un chemin de fer entre Montréjeau et Tarbes (ou Bagnères de Bigorre) n'excluait nullement une desserte correcte des Pyrénées. A l'est, les lignes Toulouse-Foix et Toulouse-Montréjeau pouvaient suffire à désenclaver la partie ariégeoise et garonnaise de la chaîne; à l'ouest, on pouvait concevoir une desserte centrée sur Tarbes, les lignes issues de Bagnères-de-Bigorre, Lourdes et Argelès-Gazost retrouvant dans cette ville le chemin de fer venant de Bayonne par Pau et collectant au passage le trafic des vallées montagnardes du Pays Basque et du Béarn. Ce schéma, très favorable à Tarbes, permettait de réaliser facilement la connexion entre un réseau pyrénéen d'intérêt régional et le réseau national assurant les liaisons interrégionales. Par la vallée de l'Adour, il était facile de réaliser une voie ferrée jusqu'à Mont-de-Marsan, qui établirait une communication directe avec la grande radiale Paris-Bordeaux-Bayonne, l'embranchement Morcenx-Mont-de-Marsan étant déjà concédé et son ouverture programmée pour 1857.

Plus direct encore, un autre itinéraire vers Paris s'esquissait avec précision dès cette époque. La Compagnie du Grand Centralavait obtenu la concession de Limoges-Agen par Périgueux, prolongeant la ligne Paris-Orléans-Limoges, et ne cachait pas son ambition de la continuer vers le sud par Auch et Tarbes, en doublant la grande route impériale de Paris à Gavarnie (actuelle R.N.21).

Dans un cas comme dans l'autre, la distance Tarbes-Paris se révélait beaucoup plus courte (828 kilomètres par Bordeaux, 804 kilomètres par Agen et Limoges) qu'un hypothétique trajet par Toulouse, Montauban, Aurillac et Clermont-Ferrand, que certains s'obstinaient à classer parmi les grandes lignes d'intérêt national issues de Paris, et dont le seul rôle était de légitimer une spéculation financière d'envergure patronnée par la Compagnie du Grand Central. Compte tenu des lignes en cours de réalisation ou concédées à cette époque, le chemin le plus court entre Toulouse et Paris passait d'ailleurs, lui aussi, par Agen, Périgueux et Limoges (761 kilomètres)

ce qui, vu de Tarbes, ne présentait strictement aucun intérêt. Aujourd'hui encore, malgré l'établissement d'une liaison directe Toulouse-Paris par Cahors et Brive, à la fin du XIX° siècle, — liaison jugée irréalisable dans les années 1850 — le trajet le plus court entre Tarbes et la capitale passe toujours par Bordeaux.

Tout ceci considéré, les porte-parole de Tarbes n'eurent aucun mal à souligner l'intérêt relatif du prolongement de la voie ferrée Toulouse-Montréjeau. Il n'intéresserait tout au plus que les échanges interrégionaux entre les pays de l'Adour et le midi méditerranéen. S'il n'était pas réalisé, leur ville se trouvant protégée de l'attraction toulousaine pouvait espérer s'imposer comme une petite capitale régionale et ses activités prospérer en valorisant une promotion très convoitée à l'époque, celle de grand carrefour ferroviaire. Si, de surcroît, on décidait de réaliser un transpyrénéen par la partie centrale de la chaîne en adoptant le tracé par Tarbes et Gavarnie vers l'Aragon, tous les espoirs étaient permis et définitivement ruinées les ambitions de Toulouse. L'enjeu était d'importance.

Dans cette compétition entre Toulouse et Tarbes, les Hautes-Pyrénées possédaient un porte-parole efficace et très influent en la personne d'A.Fould, président du Conseil général et ministre d'Etat de Napoléon III. C'est d'ailleurs l'Empereur en personne qui, en 1859, viendra présider les fêtes organisées pour l'arrivée du rail à Tarbes, après avoir inauguré la liaison Mont-de-Marsan-Tarbes qui fut, de fait, la première ligne pyrénéenne construite. Tout incitait donc les représentants de Toulouse à ne rien négliger pour sauvegarder l'avenir.

2. Réticences et atermoiements.

Les compagnies ferroviaires intéressées par la concession des lignes pyrénéennes n'ont pas manqué d'alimenter et d'utiliser habilement les rivalités locales ou régionales. En fait, ni la Compagnie des chemins de fer du Midi, ni la Compagnie du Grand Central ne souhaitaient vraiment hâter la réalisation de ces chemins de fer, dont la rentabilité financière immédiate n'était pas évidente. Par contre, afin de préserver l'avenir, chacune s'efforçait d'empêcher l'autre de prendre une option trop précise sur le futur réseau pyrénéen.

La Compagnie du Grand Central, qui rencontrait de grandes difficultés pour mener à bien la construction de Clermont-Montauban, ne pouvait prendre en charge immédiatement de nouvelles concessions, mais elle espérait bien, ultérieurement, alimenter sa ligne maîtresse en captant

un trafic issu des Pyrénées et, pourquoi pas, des régions situées au-delà de la frontière. Dès 1853, pour l'inciter à accepter la concession de Limoges-Agen, qui desservait sa ville de Périgueux, Magne, alors ministre des travaux publics, ne l'avait-il pas appâtée en lui faisant miroiter la possibilité d'obtenir, un jour prochain, une ligne transpyrénéenne qui en serait le prolongement par Agen et Tarbes?

De leur côté, les Péreire escomptaient améliorer le rendement de leur ligne Bordeaux-Sète en multipliant les voies ferrées affluentes. Au Nord, toutes les concessions leur avaient échappé, soit au profit de la Compagnie du Paris-Orléans, qui exploitait Bordeaux-Paris, soit au bénéfice de la Compagnie du Grand Central, attributaire du chemin de fer de Montauban au Lot. A l'Est, ils se heurtaient au fief de Talabot dont l'artère essentielle, Lyon-Marseille, étendait progressivement ses ramifications en Languedoc jusqu'à Nîmes, Alès ou Montpellier, et atteignait même Sète, depuis le rachat de la petite compagnie, qui exploitait la section Montpellier-Sète, ouverte au trafic dès 1839. Restait donc à regarder vers les pays méridionaux du bassin aquitain. La Compagnie des chemins de fer du Midi avait obtenu d'y construire les lignes Bordeaux-Bayonne et Narbonne-Perpignan, amorces de futures lignesinternationales qui franchiraient les Pyrénées aux deux extrémités, mais entre ces deux artères, rien n'était encore décidé.

Pendant qu'elle menait à bien les travaux sur Bordeaux-Sète et ses deux grandes antennes méridionales, la Compagnie du Midi restait vigilante et mit tout en oeuvre pour s'opposer aux tentatives de pénétration de la Compagnie du Grand Central vers les Pyrénées. Que cette rivale obtienne effectivement la concession d'Agen-Tarbes, grâce aux appuis politiques dont elle bénéficiait, et les Péreire devraient abandonner tout projet de capter les productions pyrénéennes à Tarbes pour les acheminer sur leur propre réseau, vers Bordeaux par Mont-de-Marsan, ou vers le midi-méditerranéen par Toulouse. Il semblait fort probable qu'une ligne directe vers Paris, par Agen et Limoges, détournerait une grande partie de ce trafic.

Temporairement dans l'incapacité financière d'accepter la charge d'un réseau pyrénéen, la Compagnie du Midi s'efforça d'en retarder l'attribution à sa concurrente qu'un penchant pour les surenchères suicidaires allait conduire rapidement à la faillite. En jouant sur les innombrables rivalités locales, il lui était facile d'exciter l'opinion à propos de tel ou tel projet, afin que les polémiques embrouillent suffisamment les données du problème et incitent l'autorité de tutelle à différer sa décision.

S'explique ainsi la floraison de projets en apparence farfelus, comme celui de cette ligne Tarbes-Auch-Grisolles (!) qui aurait rejoint Bordeaux-Sète entre Toulouse et Montauban, très sérieusement présentée comme une variante de la ligne Tarbes-Montréjeau-Toulouse. L'affaire eut un

énorme retentissement et les diverses assemblées locales consultées — et pour une fois, submergées de notices, rapports, études techniques — s'interrogèrent longuement sur les raisons profondes d'une telle proposition, avancée par M.Colomès de Jullian, ancien député et ingénieur en chef des Hautes-Pyrénées. Et, perplexes, de multiplier enquêtes, réunions et commissions spécialisées, sans imaginer un instant qu'on cherchait simplement à les amuser, la Compagnie du Midi voulant éviter à tout prix qu'une ligne issue des Pyrénées, et qui pourrait lui échapper, aboutisse en un lieu où la Compagnie du Grand-Central possédait une tête de ligne, c'est à dire Montauban (ligne de Montauban au Lot) ou Toulouse (ligne envisagée:Toulouse-Lexos). Si la voie ferrée venant de Tarbes aboutissait à Grisolles sur la ligne Bordeaux-Sète, c'est elle seule qui prendrait en charge le trafic jusqu'à Toulouse ou Montauban et pourrait espérer le conserver au-delà afin d'éviter un nouveau transbordement. Les assemblées locales pouvaient-elles entrevoir cette partie d'échecs qui se déroulait au-dessus de leur tête? Elles étaient sans doute trop flattées qu'on sollicite leur avis avec autant d'insistance pour flairer cette manoeuvre dilatoire, ourdie par la Compagnie des chemins de fer du Midi. Lorsqu'il s'était agi d'autres projets, les compagnies ferroviaires n'avaient pourtant pas fait preuve d'une telle sollicitude à leur égard, comme le rappelait, mais pour se réjouir de cette nouvelle attitude, la commission des chemins de fer au Conseil municipal de Toulouse.

> *"Le tracé des chemins de fer, quand ils n'ont pas pour objet une exploitation purement locale, affecte les intérêts généraux du pays. Le pays tout entier, dans le cercle qu'embrasse leur action, devrait conséquemment intervenir aux enquêtes qui en préparent l'adoption. Cependant, jusqu'ici, vous n'avez eu à vous expliquer sur aucune de ces concessions qui touchent aux intérêts de la cité. Vous pouviez vous en plaindre, vous ne l'avez pas voulu; et acceptant les faits accomplis, vous avez uniquement songé aux moyens à prendre pour préserver votre pays d'une complète ruine.*
>
> Rapport Fossé. Cf.ci-dessus.

Dans ce cas, comme dans bien d'autres, peu importait au fond le tracé proposé; l'essentiel était surtout de contrecarrer les ambitions de la compagnie concurrente pour ne pas hypothéquer l'avenir. Telle est au moins l'interprétation la plus vraisemblable qui se dégage d'une étude minutieuse des débats relatifs à ces questions. Reconnaissons toutefois qu'une telle agitation n'a pas été entièrement

vaine. En 1857, lorsqu'une décision définitive sera prise, tous les tracés et leurs variantes, toutes les études préalables avaient été suffisamment discutés pour que le concessionnaire se passe alors de l'avis des populations concernées.

3. La concession du réseau pyrénéen et sa réalisation

Le Grand Central était "*le type de ces affaires que seule la spéculation peut rendre momentanément lucratives et qui sont lancées pour être vendues au bon moment.*"(R. Schnerb). Outre la ligne de Montauban au Lot, cette compagnie avait sollicité et obtenu de multiples concessions de voies ferrées dans le Massif central et ses abords.Dans les premiers temps, avec l'appui des Péreire, cela lui avait permis de jouer les trouble-fête dans le concert des autres compagnies ferroviaires liées à la haute banque, qui s'affairaient à exécuter ou à exploiter des lignes au rendement plus prometteur, prévues par la loi de 1842. En demandant un Limoges-Périgueux-Coutras, elle avait indisposé la Compagnie du Paris-Orléans, déjà implantée à Limoges (Paris-Orléans-Limoges) et à Bordeaux (Paris-Orléans-Tours-Bordeaux). De même, en convoitant une ligne "du Bourbonnais" Paris-Nevers-Roanne, qui incorporait des tronçons déjà construits, elle menaçait le monopole de la ligne Paris-Lyon,par Dijon, pour les relations entre la capitale et le sud-est du pays. Toutes ces opérations dans des régions souvent difficiles d'accès et sur des axes où les perspectives de trafic paraissaient bien incertaines, laissaient mal augurer de l'issue financière de cette aventure née autour d'une ligne peu orthodoxe baptisée Grand Central de France. Ses adversaires n'eurent pas à attendre bien longtemps pour lui porter le coup de grâce et se partager les dépouilles (**504**).

Dès le printemps 1856, on savait la Compagnie du Grand Central condamnée, et les perspectives de la curée avivaient les rivalités entre ceux qui espéraient récupérer tout ou partie de ses concessions. Soutenues par la haute banque, les compagnies du Lyon-Marseille et du Paris-Orléans évincèrent facilement les frères Péreire. La première récupéra la ligne du Bourbonnais, ce qui entraîna immédiatement sa fusion avec la Compagnie du Paris-Lyon concessionnaire de l'autre liaison entre ces deux villes. Naquit ainsi le célèbre P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) qui contrôlait désormais, au départ de Paris, les deux grandes voies d'accès vers Lyon et le midi méditerranéen. De son côté, la Compagnie du Paris-Orléans obtint les lignes du centre-ouest, et en particulier Limoges-Agen et Clermont-Montauban, dont elle devait achever la construction.

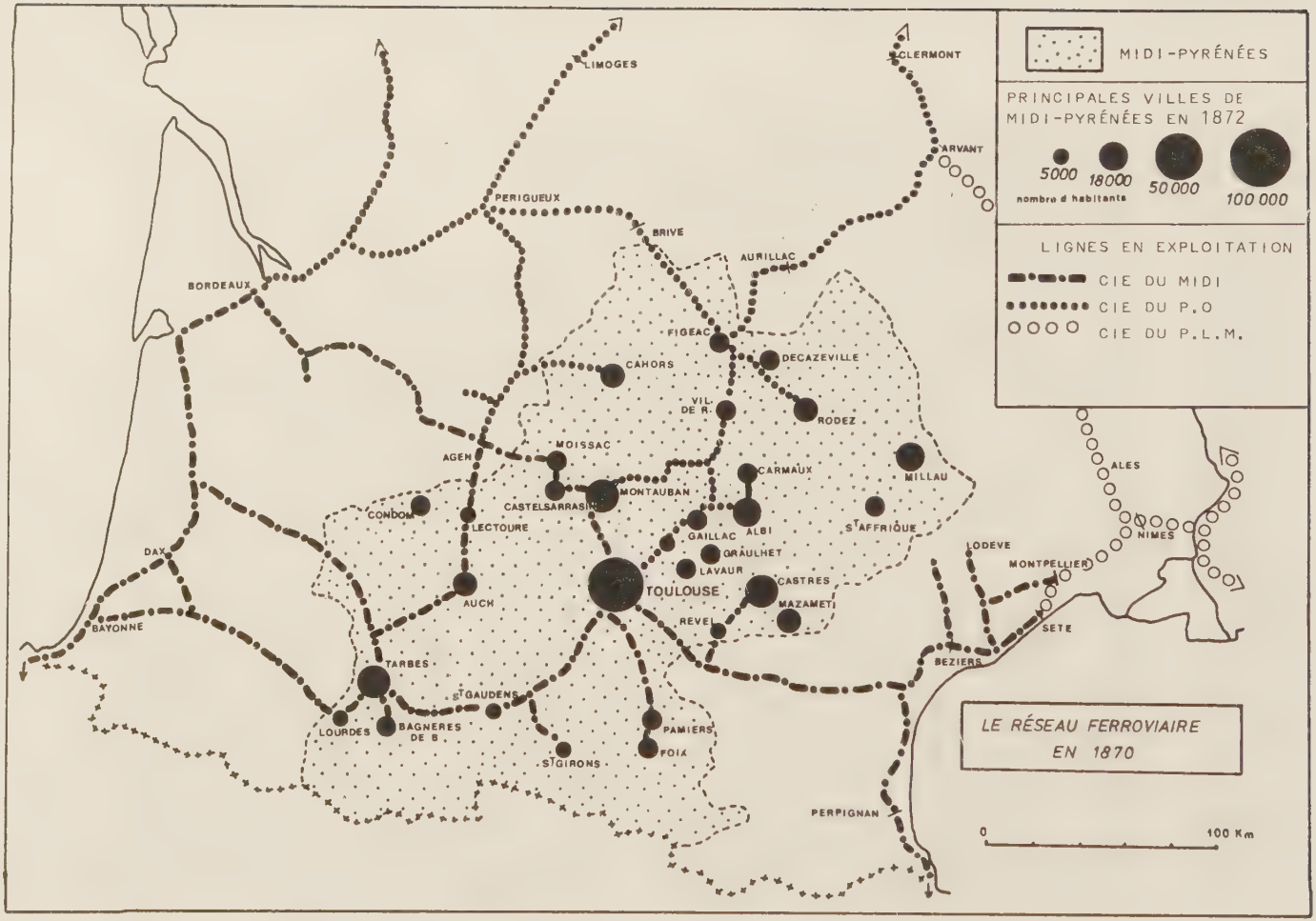

MIDI-PYRÉNÉES
PRINCIPALES VILLES DE MIDI-PYRÉNÉES EN 1872
5000
18000
50000
100 000
nombre d habitants
LIGNES EN EXPLOITATION
CIE DU MIDI
CIE DU P.O
CIE DU P.L.M.
LIMOGES
CLERMONT
ARVANT
PERIGUEUX
BRIVE
AURILLAC
BORDEAUX
FIGEAC
CAHORS
DECAZEVILLE
VIL DE R.
RODEZ
AGEN
MOISSAC
CARMAUX
MILLAU
MONTAUBAN
CASTELSARRASIN
CONDOM
LECTOURE
GAILLAC
ALBI
STAFFRIQUE
ALES
NIMES
DAX
GRAULHET
LODEVE
LAVAUR
MONTPELLIER
TOULOUSE
CASTRES
AUCH
MAZAMET
REVEL
BAYONNE
SETE
TARBES
BEZIERS
STGAUDENS
LOURDES
BAGNERES DE B.
PAMIERS
FOIX
STGIRONS
PERPIGNAN
LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN 1870
0
100 Km

FIG. 9

La chute du Grand Central et la liquidation de ses concessions ruinaient les espoirs de la compagnie du Midi. Au moment où elle achevait sa grande ligne Bordeaux-Sète, lui échappait le contrôle de toutes les artères ferrovaires qui de Bordeaux, Agen, Montauban ou Sète, assuraient ou devaient assurer les échanges entre le sud-ouest et le reste du pays. Bordeaux-Sète, qu'on pouvait imaginer à l'origine comme l'axe majeur d'un réseau ferroviaire du grand sud-ouest, devenait une "ligne frontière". Bloquée dans son expansion vers le Nord et à l'Est, la Compagnie des chemins de fer du Midi n'avait plus qu'une solution pour développer ses activités: prendre en charge l'équipement ferrovaire de tous les pays situés entre la ligne Bordeaux-Sète et les Pyrénées. Le 1° août 1857, à peine redistribuées à ses concurrentes les dépouilles du Grand Central, elle acceptait, faute de mieux, la concession d'un réseau pyrénéen dont elle avait réussi, avec beaucoup d'habileté, à retarder l'attribution, au cours des années précédentes.

Ce réseau pyrénéen comportait les lignes Mont-de-Marsan-Tarbes, Agen-Tarbes, Toulouse-Foix et Toulouse-Bayonne par Montréjeau, avec embranchement vers Bagnères-de-Bigorre. Pour la Compagnie du Midi, il s'agissait d'un "nouveau réseau" dont la comptabilité et la garantie étaient distinctes de celles qui concernaient les premières lignes concédées, désormais regroupées sous l'appellation d'"ancien réseau". Cette disposition mettait le concessionnaire à l'abri des risques financiers. Le déficit éventuel de l'exploitation du nouveau réseau ne pouvait être compensé par les bénéfices tirés de l'ancien réseau. Si tel était le cas, l'Etat s'engageait à fournir les avances nécessaires pour équilibrer les comptes et assurer la rémunération (4%) des obligations émises à concurrence de 112 millions de francs pour financer la totalité des lignes nouvelles, la subvention qu'il avait accordé au titre des travaux lui incombant s'élevant, elle, à 26 millions de francs. La Compagnie du Midi, qui prenait à sa charge la totalité du réseau pyrénéen dans une conjoncture économique difficile, était donc assurée de conserver la totalité des bénéfices que lui procurerait son ancien réseau. Elle avait tout à gagner dans cette opération: les lignes nouvelles contribueraient vraisemblablement au développement du trafic sur l'ancien réseau et amélioreraient donc les dividendes d'un capital actions, nullement impliqué dans le nouveau réseau. Quant aux bénéfices éventuels tirés des lignes nouvelles, après paiement de l'intérêt des obligations, ils étaient laissés à sa discrétion dès qu'auraient été remboursées les avances antérieurement consenties par l'Etat.

Les différentes sections du réseau pyrénéen furent ouvertes au trafic dans les dix années qui suivirent leur concession définitive. Après Mont-de-Marsan-Tarbes, en 1859, ce fut Toulouse-Pamiers en 1861, prolongée quelques mois plus tard jusqu'à Foix. La construction de la ligne Toulouse-Bayonne, comme on s'y attendait, connut quelques contretemps. La section Toulouse-Montréjeau entra en service en 1862, mais plus à l'Ouest, les travaux traînèrent un peu, ce qui ne déplaisait pas aux représentants de l'économie tarbaise: déjà reliée à Bordeaux et Paris, via Mont-de-Marsan, leur ville bénéficiait aussi à partir,de 1863, d'une liaison vers Pau et Dax,par Puyoo, qui lui donnait l'allure de petite capitale ferroviaire des pays de l'Adour. C'est en 1867 seulement qu'intervint l'ouverture complète de la ligne desservant le piémont pyrénéen de Toulouse à Tarbes, une fois achevée l'infrastructure sur le plateau de Lannemezan.

Quant au chemin de fer entre Agen et Tarbes, naguère présenté comme le prolongement de Limoges-Agen et l'amorce d'un transpyrénéen, son intérêt devint purement régional dès l'instant où il échut à la Compagnie du Midi. La section Agen-Auch fut inaugurée en 1865 dans l'indifférence, le tracé par la vallée du Gers l'ayant finalement emporté malgré les protestations des habitants de Condom et de la vallée de la Baïse. Quatre ans plus tard, cette voie ferrée prolongée se soudait à Vic-Bigorre sur la ligne Tarbes-Mont-de-Marsan, établissant une liaison directe Agen-Auch-Tarbes, sans grand intérêt, ni pour l'économie locale, ni dans la stratégie de la Compagnie du Midi.

*

* *

Reçu comme un lot de consolation par une compagnie ferroviaire qui nourrissait de plus grandes ambitions, le réseau pyrénéen n'apportait guère de bouleversement à la géographie du sud-ouest de la France, dont il reprenait les grandes lignes de force.

Apporterait-il à ces contrées la prospérité, comme on l'avait tant répété? Rien n'était moins sûr. Contribuerait-il à faire de Toulouse la capitale d'une vaste région qui engloberait la chaîne pyrénéenne? Seul l'avenir le dirait. Au moins ne fermait-il aucune possibilité et le contrôle des têtes de ligne vers Foix et Bayonne constituait à coup sûr un atout pour la grande cité languedocienne. Encore fallait-il le mettre en valeur et en tirer le meilleur profit, face à une ville comme Tarbes, qui pouvait prospérer elle aussi après sa promotion au rang des grands carrefours ferroviaires. Mais Toulouse

occupait sans doute une position bien excentrique pour jouer une carte trop exclusivement pyrénéenne. Pour prétendre au rôle de métropole régionale et assurer son développement sur cette fonction, il semblait indispensable que son influence s'étende et se renforce aussi vers l'Albigeois et le Rouergue. Dans cette direction la mise en place précoce de la voie ferrée de Montauban au Lot constituait un handicap certain, mais le projet d'une ligne Toulouse-Lexos, qui desservirait Albi, pouvait permettre de rétablir un peu la situation. Les milieux dirigeants de la ville ne s'y trompèrent pas.

*

* *

IV. LA LIGNE TOULOUSE-LEXOS

DES CHOIX RÉVÉLATEURS

Quand disparut définitivement la Compagnie du Grand Central, le 11 juin 1857, il restait à ses successeurs beaucoup à faire pour honorer les engagements qui avaient été pris au gré de *"spéculations aventureuses"*, dans une *"improvisation irréfléchie"*. Pour les régions concernées, l'aventure n'était pas entièrement négative, car *"comptant trop sur la spéculation, la compagnie avait peut être hâté de quelques années la construction de voies ferrées dans le Massif Central."* (**504**)

Malgré de très importants avantages financiers consentis par l'Etat, la part de l'héritage, qui revenait à la Compagnie du Paris-Orléans (P.O.) dans le midi toulousain, n'était pas très facile à intégrer dans un réseau en voie de constitution autour de la grande ligne Paris-Orléans-Bordeaux. Les travaux étaient alors trop avancés entre Montauban et Aubin pour qu'on puisse envisager une quelconque modification du tracé. Or, l'Empereur avait imposé au P.O., au moment du partage des biens du Grand Central, la concession d'une ligne de Toulouse à Gaillac et Albi, qui devait retrouver, aux environs de Lexos, le chemin de fer de Montauban au Lot. Tout laissait à penser que la nouvelle voie ferrée stériliserait, à brève échéance, la section Lexos-Montauban, en cours d'achèvement, qui ne traversait aucun centre urbain important. L'attraction de Toulouse aidant, le trafic entre le Rouergue et la ligne Bordeaux-Sète serait en grande partie détourné sur le nouvel itinéraire. Mais la proximité des élections de 1857 n'avait pas été étrangère à la décision du pouvoir central, impatiemment attendue dans le département du Tarn.

> *"Une lettre de Paris nous annonce une bonne nouvelle...la Compagnie du Grand Central est dissoute...Plusieurs nouvelles lignes sont concédées à la Compagnie d'Orléans, et la première de ces lignes est celle d'Albi à Toulouse. Chacun ici a appris, avec une vive satisfaction, la conclusion d'un traité qui nous assure l'ouverture prochaine*

du chemin si impatiemment attendu."
Parpailhau. Journal du Tarn. 11 mars 1857.
Archives départementales du Tarn.

L'ingénieur du Grand Central, Barrande, avait parfaitement analysé la situation du département du Tarn, dans une lettre au député Carayon-Latour, en insistant d'autant plus sur ses inconvénients, que la compagnie qui l'employait, toujours à l'affût d'une affaire, espérait bien se servir du mécontentement de l'opinion pour inciter l'administration à lui livrer de nouvelles concessions.

" Je vois le Tarn, emprisonné dans un grand triangle de fer ayant à son sommet Lempdes sur le Grand Central, et pour base la ligne du Midi, depuis Montauban jusqu'à Nîmes. Le côté occidental de ce triangle est formé par le chemin de fer de Clermont à Montauban, tandis que la ligne de Nîmes à Alès, qui doit être bientôt prolongée jusqu'à Lempdes... en constitue le côté oriental...
Cette importante fraction du sol français peut-elle être condamnée à n'avoir qu'un seul chemin de fer de ceinture formé par le périmètre que je viens d'indiquer? Cette hypothèse est inadmissible."
Lettre à M.Carayon-Latour (12 avril 1853).
Reproduite dans Le Journal du Tarn du 2 juillet 1853.

Et il suggérait d'y porter remède en réalisant un chemin de fer de Toulouse à Rodez, par Albi et Carmaux.

"L'artère du réseau tarnais sera une ligne se soudant à Toulouse sur le chemin du Midi et s'élevant ensuite vers le Nord par Albi et Rodez, pour atteindre à Marcillac, ou à tout autre point voisin, le tracé du Grand Central."

Les études techniques montrèrent vite qu'il était préférable — ou plus réaliste du point de vue financier — de substituer à Toulouse-Rodez, une ligne beaucoup plus courte, de Toulouse à Lexos. Cela incluait, bien sûr, la desserte d'Albi et de Carmaux, puisqu'était envisagé un tracé Toulouse-Gaillac-Albi suivant la vallée du Tarn, la liaison avec Lexos s'effectuant ensuite par Carmaux et la vallée du Cérou, en incorporant la voie ferrée minière alors en construction entre Albi et Carmaux. Cette éventualité avait été très sérieusement retenue par le législateur lors de la concession du chemin de fer Carmaux-Albi

aux houillères de Carmaux: le cahier de charges précisait les conditions d'une cession de la voie à toute compagnie qui pourrait, ultérieurement, emprunter le même itinéraire pour installer une ligne d'intérêt général. Or, en 1854, cette compagnie ne pouvait être que le Grand Central, et Morny utilisa adroitement cet argument pour décider les propriétaires des mines de Carmaux à céder leur affaire. A. de Solages savait fort bien que l'avenir de l'exploitation charbonnière passait par la réalisation d'un chemin de fer raccordé à l'axe Bordeaux-Sète, mais il n'avait pas, on l'a vu, les moyens financiers de se lancer dans une telle entreprise, les dettes contractées pour réaliser les 18 kilomètres de voies entre Carmaux et Albi représentant déjà une très lourde charge. Pour sauver le patrimoine familial, faute de pouvoir le faire fructifier, il ne pouvait qu'accepter les propositions de Morny: vendre la mine et abandonner sa gestion au grand capital, en l'occurence à un groupe financier où étaient représentés les mêmes intérêts que dans...le Grand Central.

La Compagnie du Grand Central dissoute, et la ligne de Montauban au Lot reprise par la Compagnie d'Orléans, tout le projet Toulouse-Lexos se trouvait remis en question.

1. Le choix du tracé.

Avec la ligne de Montauban au Lot, la Compagnie du Paris-Orléans avait bien hérité des mines d'Aubin, qui faisaient partie du patrimoine du Grand Central. Par contre, les mines de Carmaux étaient restées propriété du groupe Morny. Dans ces conditions, réaliser Toulouse-Lexos, en desservant Carmaux, revenait à favoriser un bassin houiller concurrent. La situation des années 1852-1853 se reproduisait, mais le conflit, qui avait opposé alors le grand capital à une affaire régionale, mettait maintenant aux prises deux fractions rivales du mode de production dominant.

> *" Producteur de houille et transporteur, le P.O. entendait faire profiter au maximum les productions d'Aubin des avantages commerciaux acquis. Le bas prix de transport et les facilités d'accès aux centres consommateurs du sud-ouest permettaient, dans une certaine mesure, de compenser la médiocre qualité de ses charbons. Telle était bien l'idée inavouée des maîtres de la ligne Lexos-Toulouse."*
>
> R. Trempé. (**389**) p.49.

Contrainte d'accepter la concession de Toulouse-Lexos, la Compagnie d'Orléans avait donc tout intérêt à en différer l'exécution le plus longtemps possible, ou à choisir le tracé qui désavantagerait au maximum les mines de Carmaux.

De façon souvent maladroite, les intérêts locaux, farouchement opposés entre eux, tentèrent de s'immiscer dans cette lutte qui les dépassait et mettait aux prises deux puissances financières étrangères à la région.

Lorsqu'en 1861, la Compagnie d'Orléans se décida enfin à soumettre ses propositions à l'enquête d'utilité publique, il devint évident que la compétition allait se jouer essentiellement entre deux tracés.

De Toulouse à Gaillac, aucune variante n'était envisagée; le chemin de fer devait suivre la vallée du Tarn, à partir de Saint-Sulpice. Par contre, au nord, deux solutions fort différentes pouvaient être retenues. La première, celle qui avait les faveurs du concessionnaire, consistait à choisir le plus court chemin entre Gaillac et Lexos, celui qui ne desservait aucun centre urbain, sinon Cordes...par la gare de Vindrac, située à cinq kilomètres de cette petite ville en déclin, qui comptait alors moins de 2 500 habitants. Dans cette hypothèse, la liaison avec Albi, imposée par le cahier de charges, était assurée par un embranchement de 18 kilomètres se raccordant à la ligne principale aux environs de Gaillac. L'autre solution reprenait simplement le vieux projet élaboré à l'initiative de la Société de Solages ,et qui, en son temps, avait reçu la caution du Grand Central: au-delà de Gaillac, la voie ferrée suivait la vallée du Tarn jusqu'à Albi, incorporait alors le chemin de fer des houillères, la jonction avec la ligne de Montauban au Lot, s'effectuant ensuite à Lexos, par la vallée du Cérou, via Monestiés et Cordes.

Avec, au total, 87 kilomètres au lieu de 123 entre Toulouse et Lexos, le premier tracé était certes beaucoup plus court, mais la nécessité de construire 18 km d'embranchement vers Albi rendait cet avantage très relatif, comme en témoignait la différence entre les deux devis: 29,4 millions de francs dans un cas, 27,2 dans l'autre.

L'économie réalisée ne suffisait pas à expliquer les préférences du P.O., pas plus d'ailleurs que les arguments en faveur d'un gain de distance. De Lexos à Toulouse par Montauban, sur la ligne déjà exploitée, on ne comptait que 118 kilomètres; certes, emprunter cet itinéraire supposait l'utilisation des services de deux compagnies différentes, et un trajet plus long de 31 kilomètres, mais cela pouvait-il justifier que des centres urbains ou industriels aussi importants qu'Albi ou Carmaux soient dotés d'une desserte aussi imparfaite? La commission d'enquête du Tarn n'eut aucun mal à dénoncer le caractère fallacieux des justifications fournies par la Compagnie d'Orléans et à comprendre

les vraies motivations de son choix aberrant.

> *"La volonté très nettement dessinée de la Compagnie d'Orléans d'empêcher pour ses houillères la concurrence du bassin de Carmaux, est signalée comme étant le principal mobile du projet qu'elle désire faire adopter — et l'enquête s'élève avec une juste énergie contre une tentative pareille qui est de nature à porter la plus grande atteinte aux intérêts généraux du pays."*
>
> Procès-verbaux et avis de la Commission d'enquête du Tarn. p.7. Archives départementales du Tarn.

Sur 316 communes du Tarn consultées lors de l'enquête d'utilité publique, 244 se prononcèrent en faveur de l'itinéraire par Albi et Carmaux, ce que confirma la collecte des signatures auprès de la population: 23 756 pour contre 2 623 à l'appui du tracé direct. Tout cela, pas plus que l'intervention d'une délégation conduite par le général Gorsse, député du Tarn, auprès de l'Empereur (19 décembre 1861), ne réussit à emporter la décision. La voie ferrée fut réalisée comme le souhaitait le P.O., et ouverte au trafic en 1864. L'embranchement d'Albi se séparait de la ligne principale en pleine campagne, 4 kilomètres au nord de Gaillac, au lieu dit Tessonnières, et il aboutissait à Albi dans une gare nouvelle — Albi-Ville, ou Albi-Orléans — sur la rive gauche du Tarn. La ville se trouvait ainsi pourvue de deux gares — comme Montauban —, de part et d'autre du fleuve, et le charbon de Carmaux, qui arrivait à Albi-Madeleine, ne pouvait emprunter le chemin de fer vers Toulouse qu'après un long et coûteux transbordement.

La Compagnie d'Orléans utilisa encore tous les moyens pour retarder le moment où les houillères du Tarn pourraient bénéficier pleinement des avantages de la voie ferrée: le raccordement des deux gares ne fut achevé que cinq ans plus tard et livré au trafic le 15 décembre 1869. Aussitôt, la production de charbon, qui stagnait depuis une dizaine d'années autour de 130 000 tonnes, fit un bond spectaculaire: dès 1873, elle atteignait 227 000 tonnes. Toutefois, malgré une progression très régulière par la suite, elle ne parvint pas à égaler celle du bassin aveyronnais jusqu'à la première guerre mondiale.

2. Les réactions locales face à l'offensive du capitalisme moderne.

Les péripéties qui affectèrent la construction de la ligne Toulouse-Lexos en disent long sur le rapport de

forces entre le grand capitalisme et les bourgeoisies locales. Il est vrai que la Compagnie d'Orléans avait savamment utilisé, en les aggravant au besoin, les querelles de clochers qui exprimaient, de façon souvent outrancière, les rivalités internes de ces bourgeoisies menacées.

Dès que fut connue la possibilité laissée au P.O. de desservir Albi par un simple embranchement, l'indignation gagna la population de la ville et ses représentants.

> *"L'intérêt général commande que la ville d'Albi soit desservie directement par la voie ferrée...Considérant que le gouvernement de l'Empereur, dispensateur si intelligent et si impartial de ses faveurs, ne voudra pas que la ville d'Albi et son département restent plus longtemps oubliés et déshérités... ne voudra pas qu'un chemin de fer rejette dédaigneusement loin de lui et à l'écart sa ville chef-lieu...L'intérêt général exige impérieusement que le chemin de fer desserve directement Carmaux, et par voie de suite, Albi."*
>
> Journal du Tarn. 18 avril 1857.
> Archives départementales du Tarn.

Il s'avéra rapidement que les porte-parole d'Albi et de Carmaux auraient cependant quelques difficultés pour rallier à leur cause les représentants d'autres cités.

En 1858, la concession d'une voie ferrée Castres-Castelnaudary à la Compagnie du Midi sauvagardait les intérêts de Castres et détournait l'attention des représentants du sud-est tarnais de l'affaire Toulouse-Lexos qui avait pourtant mobilisé, à l'origine, l'ensemble du département.

Par contre, à Gaillac comme à Toulouse l'hostilité au tracé par Albi ne se relâcha pas, de nombreuses voix, et non des moindres s'élevant pour défendre la solution qui avait les faveurs du P.O.

Conscients des atouts que constituerait pour l'activité de leur ville le contrôle d'un embranchement ferroviaire important, les représentants de Gaillac, conduits par l'ancien maire Rigal, furent immédiatement favorables au projet du P.O. (**584**). Ils défendirent jusqu'au bout cette position et, en 1861, le maire en exercice, M.Teyssonnières, et son collègue de Lavaur, furent les seuls membres de la commission d'enquête départementale à voter contre la résolution en faveur du tracé par Albi et Carmaux.

A Toulouse, les arguments avancés à l'appui de la ligne la plus courte répondaient à des motivations beaucoup plus complexes. Conseil municipal et Chambre de Commerce fournirent des avis très circonstanciés.

Quelle que soit la solution retenue, l'acheminement des charbons de Carmaux et d'Aubin jusqu'à Toulouse se trouvait améliorée. Toutefois, en allongeant le parcours depuis Aubin, l'itinéraire par Carmaux risquait d'accroître un peu le coût de transport des houilles aveyronnaises.

> *" Si le tracé direct par Lexos ne devait desservir que le bassin d'Aubin, à l'exclusion des houilles de Carmaux, nous aurions de sérieuses raisons de vouloir, comme aux premiers jours, que le tracé, quoique plus long, traversât Albi et Carmaux. Mais dépassant nos espérances, l'on nous offre pour l'Aveyron un chemin direct alors que celui d'Albi reste ce qu'il eût été, se soudant à celui de Carmaux...Vu cette offre si heureuse, de deux choses l'une, ou bien nous aurons deux chemins, avec possibilité de raccourcir les distances, et dès lors nous jouirons d'un prix de transport moins élevé, ou bien un seul chemin, et dans ce cas nous laisserons le Tarn dans la même position à notre égard, mais nous aggraverons celle de l'Aveyron et paralyserons peut-être la concurrence que peuvent se faire sur la place de Toulouse, les houilles d'Aubin et celles de Carmaux."*
>
> Rapport Ramel. 12 Décembre 1860.
> Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Mais là n'était pas l'essentiel. L'approvisionnement plus facile et moins onéreux de la ville en charbon n'était certes pas chose négligeable mais les besoins étaient assez modestes et l'on espérait,sans trop y croire, que les nouvelles conditions de transport susciteraient quelques initiatives industrielles.

> *"Vous le voyez, Messieurs, quelques kilomètres en plus entraîneraient des frais qu'il importe d'éviter, car il faut absolument allumer nos fourneaux."*
>
> Idem.

En choisissant le tracé le plus direct, la Chambre de Commerce de Toulouse espérait surtout que le future ligne jouerait un rôle beaucoup plus important en assurant une liaison directe avec Paris, car à l'époque, la situation

en ce domaine n'était guère brillante et constituait, croyait-on, un grave handicap pour le développement d'une capitale provinciale.

Vers 1860-1861, les relations entre Toulouse et la capitale passaient obligatoirement par Bordeaux, ce qui représentait un trajet de 835 kilomètres, à peine inférieur à Paris-Marseille (863 kilomètres). Parmi les grandes villes de province, Toulouse était la seule qui cumulait deux inconvénients: la distance et la nécessité d'utiliser les services de deux compagnies différentes.

En 1860, l'achèvement d'un pont sur la Garonne venait à peine d'assurer une liaison ferroviaire entre les deux gares bordelaises, celle de Bastide, sur la rive droite, qui dépendait du P.O., et celle de Saint-Jean, sur la rive droite, gérée par la Compagnie du Midi. Les conditions de transbordement s'en étaient trouvées sensiblement améliorées et le trajet Toulouse-Paris, qui demandait encore 21 heures 30 minutes en 1859, dans le meilleur des cas, lorsque le changement de gare s'effectuait en un minimum de temps (deux heures), pouvait désormais s'effectuer en 17 heures 35 minutes (horaire de 1864) par le train le plus rapide, l'arrêt à Bordeaux étant limité à 40 minutes.

On savait bien sûr que ce premier itinéraire Toulouse-Paris n'allait pas tarder à se trouver concurrencé par une ligne plus courte (771 kilomètres) lorsque serait ouverte au trafic, en 1863, le chemin de fer entre Limoges et Agen par Périgueux. Mais, d'une part, rien n'indiquait que l'exploitation de cette liaison serait conçue en fonction des besoins toulousains; d'autre part, subsisterait la nécessité de traiter d'abord avec la Compagnie du Midi jusqu'à Agen, puis avec le P.O. au-delà. Le projet Toulouse-Lexos, au contraire, annonçait un troisième itinéraire Toulouse-Paris — par Capdenac, Aurillac et Clermont-Ferrand! — qui serait exploité entièrement par la même compagnie. Aux yeux des Toulousains, cela compensait, semble-t-il, une distance un peu supérieure (818 kilomètres) et un profil particulièrement difficile, qui allongerait le temps de parcours.

> *" Le plus long parcours est donc par Bordeaux, le plus court par Agen et par Limoges; mais l'un et l'autre sont brisés par un passage forcé d'une compagnie à l'autre. Le parcours par Lexos est plus court que celui de Bordeaux et plus long que celui par Agen, mais il a l'avantage d'appartenir tout entier à une seule compagnie."*
>
> Rapport Ramel. cf. ci-dessus

Toutes ces spéculations reposaient, bien entendu, sur l'hypothèse du tracé le plus direct entre Toulouse et Lexos, car si Albi et Carmaux l'emportaient, la distance Toulouse-Paris par Capdenac et Clermont-Ferrand serait portée à 854 kilomètres et le détour par Bordeaux apparaîtrait plus avantageux.

Rétrospectivement, ces "querelles kilométriques" — sans doute attisées par la Compagnie d'Orléans — laissent rêveur. L'aveuglement, l'ignorance des réalités géographiques et économiques atteignaient-ils vraiment un tel degré dans les milieux d'affaires toulousains? Tout inciterait à le croire. Encore une fois, seul le manufacturier E. de Planet fit preuve d'un peu de lucidité lorsqu'il tenta, mais en vain, de ramener ses collègues de la Chambre de Commerce à une vision plus réaliste de leurs intérêts.

> *" ...en matière de chemins de fer, ce n'est pas la ligne la plus courte qui est la plus avantageuse, mais celle qui donne satisfaction à la plus grande somme d'intérêts légitimes...Les lignes doivent se plier aux exigences des agglomérations qui comme celles d'Albi, Carmaux, Monestiés et Cordes, sont dignes de participer à tous les avantages que promet le parcours d'une ligne générale...En principe et au point de vue général, les voies ferrées ne sont pas faites pour desservir uniquement les points extrêmes... Presque partout un obstacle naturel infranchissable et l'attraction tout aussi irrésistible d'un centre intéressant ont courbé les lignes qui se sont, ici infléchies pour éviter l'un, et là, qui se sont rapprochées de l'autre, pour échanger avec lui l'aliment de l'activité générale."*
>
> Séance du 2 avril 1861. Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

En fait, s'opposaient pour la première fois de façon aussi sensible deux conceptions du rôle futur de Toulouse, et, en 1861, la question se posait avec d'autant plus d'acuité que le négoce de la ville subissait le contre-coup de l'ouverture des premières voies ferrées. Contrairement à tout ce que l'on avait espéré, le chemin de fer n'avait pas apporté une prospérité nouvelle.

> *"Pouvons-nous oublier, que depuis l'établissement des chemins de fer, Toulouse a perdu son commerce de transit et presque son commerce de revente?...Les transactions commerciales importantes diminuent de plus*

en plus, la décentralisation s'est faite autour de la capitale du Midi de la France par la facilité qu'ont aujourd'hui les départements qu'il lui était donné d'approvisionner, de recevoir directement les marchandises dont elle était l'entrepôt."

Rapport De Planet. cf. ci-dessus.

Aux voeux pieux d'E. de Planet en faveur d'une industrialisation basée sur les ressources rendues accessibles à moindre coût par le chemin de fer, ses collègues négociants opposaient une stratégie à la fois très ambitieuse et beaucoup plus imprécise qui, dans l'adversité, avait déjà des allures de fuite en avant. Pour eux, le développement de Toulouse — en fait l'essor du commerce plus que l'industrialisation, quoi qu'ils en disent — passait avant tout par l'établissement de relations commodes et variées avec des contrées éloignées: la France du Nord, les colonies, l'Espagne. Ils ne semblaient rien attendre de la région, dont ils déploraient pourtant l'abondance des ressources inutilisées. De là, naquirent bien des rêves, bien des propositions aussi grandioses qu'irréalistes, parmi lesquelles, on le verra, le canal maritime des deux mers et les grands chemins de fer transpyrénéens. S'explique ainsi la perplexité d'E.de Planet quand il évoque les difficultés de quelques industriels toulousains *"aussi intelligents qu'habiles, mais isolés dans un milieu qu'on ne saurait cependant accuser d'être réfractaire aux idées de progrès, qui, ailleurs, ont si largement contribué à accroître la richesse nationale."*(Mémoires de l'Académie des Sciences de Toulouse. 1865. p.221)

C'est d'ailleurs en fonction de vagues projets de voies ferrées transpyrénéennes que peut aussi s'expliquer la prise de position, a priori ahurissante, de la Chambre de Commerce de Toulouse, en faveur du tracé direct Toulouse-Lexos qui, aujourd'hui encore, empoisonne l'organisation des transports ferroviaires entre Toulouse et les villes de la bordure occidentale du Massif central.

Au moment où cette affaire vint en discussion, cette question commençait à passionner l'opinion locale. Depuis quelques années, on évoquait la possibilité de construire un chemin de fer vers l'Espagne par la partie centrale de la chaîne pyrénéenne. Chemin de fer et prospérité économique semblaient alors si organiquement liés, malgré les premiers démentis des faits, qu'il semblait évident que les villes situées sur cette ligne bénéficieraient de l'intensification presque spontanée des échanges internationaux. La compétition s'annonçait donc vive entre Toulouse d'une part, Agen, Auch et Tarbes d'autre part.

On savait bien que les pouvoirs publics n'accepteraient pas de construire une voie ferrée transpyrénéenne pour répondre à des préoccupations locales, fussent-elles estimables. Dans un pays aussi centralisé que la France, les chemins de fer qui franchissaient les frontières ne pouvaient être que le prolongement des grandes radiales issues de la capitale. Les préoccupations militaires allaient tout à fait en ce sens et l'Etat-major s'était toujours montré soucieux d'équiper en priorité les chemins les plus courts entre Paris et les gares frontières afin d'acheminer troupes et matériel, le plus rapidement possible, en cas de conflit. Et pour faciliter la surveillance des frontières, il était en outre exclu que l'on multiplie les points de passage.

En 1861, par Limoges et Périgueux, la liaison Paris-Agen était pratiquement achevée, et la Compagnie du Midi avait accepté de construire dans son prolongement une voie ferrée vers Auch et Tarbes. N'était-ce pas le futur transpyrénéen qui se mettait progressivement en place? Si tel était le cas, Toulouse s'en trouverait exclue, ce qui inquiétait vivement la Chambre de Commerce et le Conseil municipal. En triturant au besoin les chiffres, les représentants de Toulouse s'efforçèrent alors de "fabriquer" au plus vite une ligne directe Paris-Toulouse, la plus courte possible, pour l'opposer, si nécessaire, à Paris-Agen comme voie d'accès d'un futur transpyrénéen, qui pourrait franchir la chaîne au port de la Glère, dans les Pyrénées garonnaises, comme certains experts l'avaient admis. Dans cette affaire, chaque kilomètre comptait — du moins l'imaginait-on — et les intérêts d'Albi ou de Carmaux paraissaient bien secondaires par rapport à une cause jugée prioritaire.

> *"... Depuis longtemps, une haute influence travaille à faire ouvrir la porte d'Aragon au col de Gavarnie, et c'est précisément en s'appuyant sur cette considération que le chemin de fer le plus direct du Nord de la France au Nord de l'Espagne est celui par Agen et par Tarbes. Irons-nous lui donner plus que jamais raison contre nous?...*
>
> *Dites quela ligne de Toulouse à Paris doit être prolongée au lieu d'être raccourcie et ces deux chefs-lieux* (Tarbes et Agen) *auront par ce fait le double avantage d'être plus rapprochés de la capitale et d'être avec raison choisis pour desservir le riche pays de l'Aragon. Ce ne sera plus Toulouse qui sera le dépositaire des clés de cette transpyrénéenne, mais bien la ville de Tarbes, grandissant lorsque nous serons appauvris, devenant aussi la métropole des Pyrénées, privilège qui nous fut longtemps réservé...*

Et ne vous dissimulez pas, Messieurs, les villes ont aussi des destinées à accomplir, elles subissent des phases qu'un incident, qu'une cause en apparence de peu de gravité, peuvent grandement modifier; et soyez convaincus qu'en ce moment la différence de quelques kilomètres de plus ou de moins peut avoir une immense portée."

Rapport Ramel. Cf ci-dessus.

La bourgeoisie toulousaine défendait fermement ses seuls intérêts. Face au capitalisme triomphant la solidarité régionale s'effritait de plus en plus, si tant est qu'elle ait jamais existé. Quand, un peu plus tard, achèveront de se défaire d'autres liens, ceux de la langue ou de la culture occitane, submergées par une autre modèle culturel, l'idée régionale, gravement hypothéquée par le souvenir de ces querelles sordides, et sans fondement économique réel, ne mobilisera plus qu'une opinion conservatrice, attachée au souvenir d'un mode de production dont elle avait précipité l'agonie.

*

* *

V. LA FIN DES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES

LES CONTRAINTES DE LA RENTABILITE

L'achèvement du réseau pyrénéen et l'ouverture de la ligne Toulouse-Lexos marquent un tournant dans l'histoire de l'équipement ferroviaire du midi-pyrénéen. Les rôles semblent alors bien distribués. Albigeois, Quercy et Rouergue dépendent de la Compagnie d'Orléans. Incorporées tardivement ou de façon empirique à son patrimoine, les lignes qui desservent ces contrées paraissent bien marginales par rapport à un vaste réseau centré sur Paris — 3 400 kilomètres ouverts à l'exploitation en 1869 — qui se structure autour des grandes radiales Paris-Bordeaux et Paris-Limoges-Périgueux-Agen. De son côté, la Compagnie du Midi contrôle un réseau beaucoup moins étoffé — 1885 kilomètres en exploitation, fin 1869 — et entièrement organisé en fonction de la transversale Bordeaux-Sète, sur laquelle viennent se greffer toutes les lignes issues des Pyrénées.

Dès 1860, il était évident que l'expansion des activités de chaque compagnie passerait par un renforcement de ces réseaux, à l'intérieur d'une aire géographique déjà bien déterminée, véritable fief économique reconnu par les pouvoirs publics et les concurrents. Toute tentative pour chasser sur les terres d'une compagnie voisine, comme l'avait fait sans ménagement le Grand Central, semblait désormais vouée à l'échec. La Compagnie du Midi allait l'apprendre à ses dépens.

1. L'affaire Sète-Marseille.

Dès les premières années de son exploitation, la ligne Bordeaux-Sète se révéla d'un rendement médiocre, et ses promoteurs s'en inquiétèrent d'autant plus qu'ils souhaitaient constituer autour d'elle l'un des grands réseaux ferroviaires français. Sur l'Atlantique, le port de Bordeaux connaissait pourtant un regain d'activité encourageant et l'on pouvait espérer qu'il lui procurerait

un trafic de plus en plus important, qu'elle achemine vers les docks et les entrepôts maritimes des produits destinés à l'exportation, ou qu'elle assure la redistribution des marchandises importées dans un vaste arrière-pays. Sur la côte méditerranéenne par contre, le port de Sète, malgré de récents aménagements, ne paraissait pas en mesure de jouer un rôle comparable, et son activité souffrait de la proximité de Marseille, dont la suprématie était en train de s'affirmer. Stimulés par la perspective d'une ouverture prochaine du canal de Suez, spéculateurs et affairistes encourageaient la modernisation et le développement de l'équipement portuaire de la cité phocéenne.

> *" Ce que les discussions officielles rendent imparfaitement, c'est ce qu'on pourrait appeler le mirage marseillais, d'autant plus dangereux qu'il est basé sur des prévisions justifiées mais dont on rapproche outre mesure l'échéance. Suez va s'ouvrir, Marseille, porte de l'Orient, va détrôner Le Cap. Quelle fortune n'attend pas la cité fabuleuse!"*
> L.Girard. (504) p.229.

La Compagnie du Midi ne pouvait manquer de regarder, avec un mélange d'inquiétude et d'envie, ce grand mouvement d'hommes et de marchandises qui se développait à quelques kilomètres du terminus de sa ligne principale. Prolonger Bordeaux-Sète jusqu'à Marseille, c'était aller au-devant d'un trafic abondant et varié; c'était offrir aux marchandises circulant entre Atlantique et Méditerranée la possibilité d'un transport sans rupture de charge et dans des conditions de rapidité que n'offrirait jamais la navigation maritime par Gibraltar. La vieille idée de Riquet trouvait de modernes défenseurs et excitait maintenant les rêveries ferroviaires. Pour les frères Péreire, concevoir un tel projet en 1862, c'était d'abord courir le risque d'affronter Talabot, qui présidait aux destinées du PLM. En effet, à partir de Sète, cette compagnie assurait déjà une liaison avec Marseille grâce à sa voie ferrée qui, par Montpellier et Nîmes, retrouvait à Tarascon le grand axe ferroviaire Paris-Lyon-Marseille. La Compagnie du Midi n'en proposa pas moins d'établir un chemin de fer direct entre Sète et Marseille, en suivant le littoral. Un trajet plus court de 45 kilomètres et la perspective de favoriser le développement de cette côte presque déserte constituaient de bons arguments pour montrer qu'en cette affaire, l'intérêt général n'était pas sacrifié aux intérêts particuliers.

Les Péreire n'eurent aucun mal à rallier à leur cause tous les départements du Sud-Ouest dont les représentants, porteurs d'une pétition revêtue de quelques 300 000 signature, furent reçus en audience solennelle par l'Empereur.

Il faut beaucoup de naïveté pour voir dans cette démarche "*une manifestation spontanée des plus remarquables et des plus importantes*" et pour affirmer comme L.Laporte: "*C'est le premier exemple que donne la région du Midi d'une manifestation aussi unanime en faveur des grands intérêts du pays.*" (**644**) Tout ce qui précède incite plutôt à penser que la Compagnie du Midi, orfèvre en la matière, avait orchestré à son profit le mouvement de l'opinion, tout comme, en d'autres occasions, elle avait joué sur ses divisions pour imposer son point de vue. Reconnaissons tout de même qu'il lui fallait une certaine audace pour mobiliser ainsi les intérêts divers d'une région; n'était-ce pas favoriser la prise de conscience d'une "solidarité méridionale" qui pourrait un jour se retourner contre elle pour dénoncer et remettre en cause le monopole qu'elle détenait sur tout le système de transport moderne dans le Midi aquitain et le Bas-Languedoc?

De son côté, le P.L.M. ne tarda pas à réagir, provoquant lui aussi des manifestations tout aussi spontanées à l'appui de ses thèses. Contre la promesse d'une ligne nouvelle entre Lunel et Arles et d'un chemin de fer d'Aix à Marseille, Talabot sortit assez facilement vainqueur de la confrontation et réduisit à néant les ambitions marseillaises de la Compagnie du Midi. E.Péreire ne put que constater, avec amertune,le recul de l'audience dont il avait joui aux premiers temps de l'Empire autoritaire. En ce début des années 1860, malgré une timide reprise, le temps de la splendeur semblait bien révolu pour les maîtres du Crédit mobilier.

> "*C'est la première fois depuis trente ans que je vois une compagnie de chemins de fer se placer en face du gouvernement et des localités pour leur dire: si vous concédez à d'autres qu'à moi un chemin dans la direction de Marseille, qui est mon berceau, ma propriété, je me refuserai à faire ce que pourraient demander les populations des Bouches-du-Rhône et des départements limitrophes; si au contraire vous écartez la Compagnie du Midi...je donnerais un nouveau chemin à Lunel, un nouveau chemin à Arles, deux nouveaux chemins à Aix...*
>
> *Depuis quand la compagnie de la Méditerranée a-t-elle tant de puissance?*"
>
> Note sur l'enquête des Chemins de Fer du Midi. Cité par L.Laporte. (**644**)

2. Le réseau de la Compagnie du Midi.

Pour la Compagnie du Midi, la sanction de la tentative Sète-Marseille était sans appel. Ne pouvant étendre son réseau vers la Provence, il ne lui restait plus qu'à s'efforcer d'en améliorer le rendement par une meilleure exploitation, ou par la multiplication de petites lignes affluentes susceptibles d'apporter un trafic supplémentaire sur ses lignes principales, Bordeaux-Sète ou Toulouse-Bayonne. Le temps des initiatives hardies ou risquées s'éloignait, et s'annonçait une politique moins spectaculaire, qui se concrétisa par la signature d'une série de conventions avec les pouvoirs publics, entre 1863 et 1868. Furent ainsi approuvées les concessions d'embranchements de taille modeste et dont la réalisation demanda de longues années.

Lignes concédées entre 1863 et 1868	Longueur	Année d'ouverture
-Castelanaudary-Castres	55 km	1865
-Castres-Mazamet	19 km	1866
-Boussens-Saint-Girons	33 km	1850*
- Lourdes-Pierrefitte	20 km	1871
-Montréjeau-Luchon	35 km	1873
-Foix-Tarascon	16 km	1877
-Carcassonne-Quillan	55 km	1878
-Port-Ste-Marie-Condom	40 km	1880

* La ligne ne fit l'objet d'une concession définitive qu'en 1863.

A la même époque furent également concédées trois lignes qu'on ne saurait assimiler à de simples embranchements mais qui participaient de la même logique: améliorer le rendement du réseau principal déjà en place.

a) la ligne Toulouse-Auch.

Cette ligne ne semble pas avoir soulevé un grand enthousiasme. Au coeur d'un pays bien peu dynamique, la capitale de la Gascogne n'entretenait avec Toulouse que des relations fort limitées. En 1854, l'idée d'une ligne du réseau pyrénéen Toulouse-Tarbes par Auch avait été repoussée sans opposition par le Conseil municipal de Toulouse et les arguments avancés à cette occasion en disaient long sur l'état des rapports économiques entre

les deux contrées.

> *" De Toulouse à Auch, on ne rencontre pas une ville un peu notable, pas un centre de production. Les champs que l'on traverse fournissent assurément à leurs propriétaires du blé, du maïs, du vin; mais nous possédons tout cela chez nous: des échanges sont impossibles de l'un à l'autre département; et pour suffire à ses exportations, le Gers a, de l'Est à l'Ouest, la Garonne, du Nord au Sud le rail-way projeté entre Agen et Tarbes, plus la Baïse canalisée."*
>
> Rapport Fossé. Conseil municipal de Toulouse. 28 août 1854.

Et le rapporteur renchérissait même en commentant une note qu'il venait de recevoir.

> *"Le Gers n'envoie jamais ses vins à Toulouse; l'Armagnac expédie toutes ses eaux-de-vie à Bordeaux; dans les années d'abondance seulement, les blés de Gascogne paraissent sur nos marchés; les rouliers chargés à Toulouse pour Auch et Condom reviennent presque toujours à vide; ces dernières relations tendent même à disparaître, car à la faveur du tarif différentiel récemment adopté par le Canal du Midi, les marchandises venues de Marseille, de Sète et d'Agde en direction du Gers descendent d'abord jusqu'à Bordeaux par le canal latéral, pour remonter ensuite la Baïse; les diligences d'Auch sont peu fréquentées et la diligence de Condom ne marche plus."*

Avec de telles perspectives, on comprend aisément que la ligne, concédée en 1865, n'ait été livrée à l'exploitation que douze ans plus tard. Rien ne pressait; Auch bénéficiait d'une liaison commode (Auch-Agen) avec le réseau d'intérêt général depuis 1865, et même d'un accès à Tarbes, lorsque fut ouverte la ligne Auch-Vic-Bigorre, en 1869.

Décidément, dans ce secteur au moins, l'ancienne frontière entre Languedoc et Gascogne imprimait toujours sa marque à la vie de relation, près d'un siècle après sa disparition.

b) la ligne Albi-Castres et l'établissement d'une liaison complète de Carmaux à Castelnaudary.

Prolongé dès 1866 vers Mazamet, l'embranchement Castelnaudary-Castres avait consacré l'incorporation du groupe

industriel tarnais dans la mouvance de la Compagnie du Midi qui, pour la première fois, réussissait à mordre un peu vers le nord de l'axe Bordeaux-Sète. Entre Castres et Albi, l'intérêt d'une voie ferrée semblait moins évident; la ligne fut cependant concédée en 1864 et mise en service en 1869. La Compagnie du Midi espérait-elle ainsi détourner à son profit une partie du trafic qu'écoulait précédemment la Compagnie d'Orléans sur Albi-Toulouse? A la même époque (1865), en rachetant aux Mines de Carmaux la voie ferrée Carmaux-Albi, que le P.O avait toujours refusé d'incorporer à son réseau, elle possédait théoriquement la possibilité d'assurer une liaison complète Carmaux-Albi- Castres-Castelnaudary, soit 120 kilomètres, en relation directe avec sa grande ligne Bordeaux-Sète. Cette liaison ne semblait guère en mesure de concurrencer l'itinéraire Carmaux-Toulouse, certes exploité par deux compagnies, mais qui ne comportait que 92 kilomètres et se raccordait à Bordeaux-Sète en gare de Toulouse, au niveau d'un carrefour ferroviaire de premier ordre. Dès l'origine, la section Albi-Castres semblait donc condamnée à jouer un rôle local, facilitant le transport des voyageurs vers le chef-lieu du département et, surtout, facilitant l'acheminement des houilles de Carmaux vers les usines de Castres-Mazamet. De son côté, Castelnaudary-Castres, servait surtout à l'approvisonnement de ces mêmes usines en peaux lainées importées par Marseille ou par Bordeaux. De Carmaux à Castelnaudary, seule l'addition de trafics locaux pouvait compenser la faiblesse du mouvement des marchandises empruntant la ligne d'un bout à l'autre.

c) *Béziers-Millau-Rodez*.

Toujours dans le souci d'alimenter son réseau initial, la Compagnie du Midi se risqua à construire, de façon très empirique, une ligne de Béziers vers le centre de la France, qui desservirait le Rouergue et les grands Causses. A Millau, la voie ferrée envisagée se divisait en deux branches qui se soudaient au réseau du P.O, l'une à Rodez, l'autre à Neussargues. A partir de ce projet se mit en place très lentement une nouvelle liaison directe Béziers-Paris, par Clermont-Ferrand, la Compagnie du Midi s'immisçant par le sud entre le fief de la Compagnie d'Orléans et celui du P.L.M., mais sans pouvoir contrôler, au-delà de Neussargues, l'accès à la capitale.

Le chemin de fer de Béziers à Millau fut ouvert en 1873. La petite ville de Saint-Affrique, laissée à l'écart, fut rattachée à la ligne principale par un embranchement de 15 kilomètres, dès l'année suivante. Rodez-Millau n'entra en service qu'en 1880, et il fallut encore huit ans pour que soit établie la jonction avec le PLM lors de l'inauguration de la section Marvejols-Neussargues, en 1888.

Un peu plus tard, la construction d'un embranchement de Tournemire au Vigan (1896) rompit l'isolement du Larzac en établissant des relations ferroviaires vers Béziers et vers Nîmes (la liaison Le Vigan-Nîmes était assurée par le PLM depuis 1874).

Au plan régional, l'équipement de cette zone accentua l'intégration du Larzac et du Sud-Aveyron dans l'orbite des villes du Bas-Languedoc, comme l'avaient déjà fait les grandes routes tracées au XVIII° siècle. Pour les pays ruthénois, les conséquences étaient moins évidentes: la voie ferrée Rodez-Béziers comportait 195 kilomètres; compte tenu de son tracé et de son ouverture tardive, elle pouvait difficilement modifier les relations bien établies avec Toulouse depuis déjà une vingtaine d'années, malgré les 220 kilomètres que comportait encore la liaison ferroviaire Toulouse-Rodez, exploitée par le P.O. (itinéraire par Capdenac et Lexos, jusqu'à l'établissement de la ligne Carmaux-Rodez, en 1903).

3. Le réseau de la Compagnie d'Orléans.

Dans les années 1860, la Compagnie d'Orléans, tout comme la Compagnie du Midi, s'efforça d'améliorer le rendement de ses premières concessions. Dans le midi-pyrénéen, il fallait pour cela achever les lignes héritées du Grand Central et tenter de les intégrer le mieux possible dans son propre réseau. Furent ainsi ouvertes Périgueux-Brive (1860) et Brive-Capdenac (1862) qui établirent une possibilité de liaison entre le Rouergue et la grande radiale Paris-Limoges-Agen. Puis ce fut l'ouverture complète de la ligne qui avait donné son nom au Grand Central, avec la mise en service de Figeac-Aurillac (1866), prolongée par le Lioran jusqu'à Arvant (1869), où elle se soudait à la section déjà exploitée vers Clermont-Ferrand et Paris (492).

En 1865, seule parmi les grandes villes de Midi-Pyrénées, et bien que préfecture, Cahors restait encore à l'écart de toute voie ferrée. La construction d'un chemin de fer dans la vallée du Lot, jusqu'à Monsempron-Libos (1869) lui donna un accès au réseau ferroviaire d'intérêt général et orienta la vie de relation vers Agen ou Périgueux, points de passage obligés pour atteindre Bordeaux ou Paris. Par contre, Cahors restait fort éloignée de Toulouse, une liaison ferroviaire n'étant possible que par Agen, soit un parcours de 217 kilomètres, exploité par deux compagnies, alors que 113 kilomètres seulement séparaient les deux villes si l'on suivait la grande route n°20 de Paris à l'Espagne.

Comme la Gascogne, le Haut-Quercy resta ainsi, fort longtemps, bien mal relié à Toulouse. Cette lacune dans l'organisation des transports ferroviaires autour de Toulouse

traduisait davantage la médiocrité de la vie économique dans ces contrées que la concurrence d'une autre métropole, en l'occurence une attraction plus forte de Bordeaux. En fait, les perspectives de trafic étaient trop faibles pour vaincre les réticences des compagnies ferroviaires qui, poussées par l'Etat, se contentèrent, dans un premier temps, de désenclaver les chefs-lieux, Auch et Cahors, en les reliant aux moindres frais à la ligne la plus proche et la plus fréquentée de leur réseau (Bordeaux-Sète pour Auch, et Limoges-Agen pour Cahors), sans se préoccuper d'une quelconque organisation régionale . Pouvait-il en être autrement alors que se posait, avec de plus en plus d'acuité, le problème de la rentabilité des nouvelles lignes à construire? A terme, le déficit de ces lignes pouvait compromettre tout l'équilibre financier du réseau; à coup sûr, il menaçait les bénéfices que commençaient à procurer les premiers axes équipés. Dès 1858-1860, il fallut réviser les rapports financiers entre les compagnies et l'Etat pour permettre l'achèvement de l'équipement ferroviaire du pays.

4. De nouveaux rapports entre les compagnies et l'Etat.

Embranchements, lignes affluentes au rendement incertain, les compagnies ferroviaires étoffaient certes leurs réseaux, mais le trafic supplémentaire drainé par ces nouvelles voies ferrées vers les lignes principales, suffirait-il à justifier les investissements consentis? La question s'était posée dès 1857. Une fois distribués les chemins de fer sur les axes de circulation les plus fréquentés, l'Etat ne trouvait plus de candidat pour équiper des régions moins actives. On l'avait bien vu à la veille de l'échéance électorale de 1857 pour la concession du réseau pyrénéen; il avait fallu proposer à la Compagnie du Midi des clauses financières très favorables pour lui faire accepter ces lignes au rendement aléatoire. Très vite, l'Etat généralisa en l'aménageant ce type de contrat. Toutes les conventions signées à partir de 1859 limitèrent considérablement, pour les compagnies, les risques inhérents à l'extension de leurs réseaux. Au nom de la justice spatiale distributive, l'Etat accepta d'assumer ces risques et les compagnies n'eurent plus aucune raison de refuser leur concours dans des opérations où elles avaient tout à gagner, les nouvelles lignes, même déficitaires, ne pouvant qu'améliorer la rentabilité des anciennes en leur apportant un trafic supplémentaire.

a) *les clauses financières*.

La distinction entre l'ancien et le nouveau réseau, instituée dès 1857 pour la Compagnie du Midi, fut généralisée au bénéfice de toutes les compagnies de chemins de fer. Dans le cas de la Compagnie du Midi, l'ancien réseau comprenait les lignes concédées en 1852, soit les 798km de Bordeaux-Sète et de ses antennes Bordeaux-Bayonne et Narbonne-Perpignan; le nouveau réseau regroupant toutes les autres voies ferrées, qui représentaient un total de 1542 kilomètres concédés en 1869.

Le nouveau partage des risques financiers entre l'Etat et les compagnies fut progressivement codifié et aboutit à l'institution du "déversoir". L'Etat reconnaissait aux compagnies la jouissance d'un "revenu réservé" dans l'exploitation de l'ancien réseau. Ce revenu incluait le service des obligations émises pour la construction des lignes concernées et une rémunération forfaitaire du capital actions. Si le revenu réel de l'ancien réseau dépassait le revenu réservé, l'excédent se "déversait" sur le compte d'exploitation du nouveau réseau et s'ajoutait aux recettes. Deux cas pouvaient alors se présenter. Si un déficit apparaissait sur le nouveau réseau, malgré l'apport des sommes déversées, l'Etat fournissait les avances nécessaires pour équilibrer les comptes et assurer les charges financières afférentes aux obligations émises pour la construction des lignes composant ce nouveau réseau. Ces avances, portant intérêt, étaient remboursables dès qu'apparaîtrait un excédent d'exploitation sur le nouveau réseau. Autre hypothèse, beaucoup plus optimiste: l'exploitation du nouveau réseau dégageait un excédent supérieur aux charges financières des obligations. Dans ce cas, une fois remboursées toutes les avances antérieures consenties par l'Etat, le solde était partagé entre l'Etat et les Compagnies s'il dépassait un certain seuil fixé par la convention. Quel que soit le scenario envisagé, le déficit des lignes nouvelles ne pouvait donc menacer les dividendes versés aux actionnaires. *"La nouveauté était que les compagnies acceptaient désormais de stabiliser leur dividende, mais non de le voir décroître."* (L.Girard). Comme il y avait peu d'espoir d'équilibrer les comptes du nouveau réseau, le système du déversoir bloquait en effet les dividendes à un niveau fixé contractuellement (revenu réservé) entre l'Etat et les compagnies. Seule une gestion bénéficiaire du nouveau réseau permettait d'envisager le versement d'un dividende supplémentaire aux actionnaires, avant que n'intervienne le prélèvement de l'Etat si les sommes versées de cette façon devenaient trop importantes. Mais ce partage très improbable des "super-dividendes" n'était que la rançon bien modeste de toutes les garanties financières que les pouvoirs publics accordaient aux compagnies ferroviaires.

En révisant au profit des compagnies les clauses financières qui accompagnaient les concessions de nouvelles voies ferrées, l'Etat avait évité que l'équipement ferroviaire du pays ne soit pratiquement stoppé. A l'écart des grands axes de circulation, déjà dotés de voies ferrées dès 1860, des régions moins actives purent ainsi bénéficier d'une desserte ferroviaire. Entre 1861 et 1871, 8 000 kilomètres de lignes furent ouvertes au trafic, ce qui porta à 16.600 kilomètres la longueur totale des réseaux d'intérêt général sur le territoire national. Compte tenu des concessions définitives déjà attribuées, cet effort semblait devoir se poursuivre à un rythme comparable pendant une décennie encore. Pour la Compagnie du Midi, aux 798 kilomètres déjà exploités en 1858 — l'ancien réseau —, s'étaient ainsi ajoutés 950 km de lignes de 1862 à 1868 et quelques 720 kilomètres supplémentaires devaient être encore construits si les conventions signées entre 1863 et 1868 étaient respectées.

b) l'exemple de la Compagnie du Midi.
(d'après les Rapports aux Assemblées Générales)

Au cours de l'exercice 1868, l'exploitation des lignes ouvertes récemment, et classées dans le nouveau réseau, ne menaçait plus l'équilibre financier de la Compagnie du Midi comme cela s'était produit au cours des années précédentes.

Sur l'ancien réseau, les recettes, alimentées aux deux-tiers par le trafic de marchandises, représentaient presque trois fois le total des dépenses d'exploitation, ce qui laissait un produit net de 23,6 millions de francs. Une fois assurés la rémunération du capital actions prévue par la convention de 1859 (10,3 millions) et le service des obligations (8,8 millions), une fois réglé aux propriétaires le fermage du canal du Midi (0,743 millions), l'ensemble de ces sommes constituant le "revenu réservé", il restait 3,5 millions de francs qui par le système du déversoir devaient être affectés au compte du nouveau réseau.

Comme l'année précédente, le nouveau réseau laissait lui aussi un excédent de recettes (2,8 millions) qui, ajouté aux 3,5 millions "déversés", permettait de faire face au service des obligations afférentes à ce réseau (6,3 millions) sans faire appel à la garantie de l'Etat. Et il restait même un petit reliquat pour rembourser aux pouvoirs publics une très faible partie des avances octroyées lors des exercices antérieurs.

Le bilan de l'exercice 1868 appelle quelques commentaires.

En acceptant de prendre en charge le réseau pyrénéen et de nouvelles lignes à la rentabilité incertaine, les actionnaires de la Compagnie du Midi n'avaient pas fait une si mauvaise affaire. Au bout du compte, par le système du déversoir, ils semblaient abandonner 3,5 millions de f. qu'ils auraient pu se partager s'ils n'avaient conservé que le réseau concédé à l'origine. Mais sans le trafic qu'apportaient à cet ancien réseau toutes les lignes nouvelles, rien ne dit que le résultat d'exploitation aurait été aussi brillant. Par rapport à 1861, année où seul fonctionnait l'ancien réseau, le rapport dépenses-recettes s'était légèrement amélioré (35,1% au lieu de 36,8%) et, surtout, l'excédent d'exploitation, avant rémunération des actions et charges financières, avait pratiquement quadruplé, passant de 6,4 millions à 23,6 millions de francs.

Si l'on admet que les 3,5 millions de francs déversés en 1868 représentent les gains induits sur l'ancien réseau par l'ouverture des lignes affluentes, tous les autres avantages garantis par l'Etat — dividendes réguliers et garantie des obligations — n'avaient pas de contrepartie financière: l'action de la compagnie du Midi qui rapportait 35f. en 1860 et 45f. en 1863, soumise alors aux variations de l'activité, était désormais affectée d'un dividende stable fixé à 40f. Dans l'hypothèse la plus vraisemblable, où l'apport des lignes affluentes aurait été plus élevé encore, les actionnaires avaient effectivement profité de l'extension du réseau sans prendre le moindre risque. Et dans le cas contraire, fort improbable, on ne saurait affirmer qu'ils payaient bien cher la sécurité que leur offrait l'Etat en mettant leurs dividendes à l'abri des aléas de la conjoncture pendant plus d'un demi-siècle.

Mais l'équilibre qui semblait se réaliser en 1868 était encore bien précaire. Que le rendement des lignes en construction se révèle encore plus médiocre que prévu, que le manque à gagner dans leur exploitation ne soit pas compensé par un développement du trafic aussi important sur l'ancien réseau, que les fluctuations de la vie économique générale ou régionale réduisent l'activité des transports ferroviaires, et il faudrait à nouveau faire appel au concours des pouvoirs publics pour équilibrer les comptes du nouveau réseau. On comprend donc les réticences de plus en plus vives affichées par les administrateurs de la Compagnie du Midi — comme par ceux de la Compagnie d'Orléans — lorsque le gouvernement insista pour leur faire accepter la concession de nouvelles lignes. En 1868, ils n'acceptèrent qu'avec

beaucoup de réserves l'inscription de Marvejols-Neussargues et de Mazamet-Bédarieux au titre des concessions éventuelles dont ils retardèrent ensuite le classement parmi les concessions définitives jusqu'en 1874. Sur ces questions, le rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires de 1869 était particulièrement net.

> *" Notre réseau tel qu'il est sorti de la convention de 1863, avec son développement de 2260 km nous paraissait assez bien assis pour n'avoir pas à rechercher de concessions nouvelles. Mais, dans une transaction où il nous importait d'obtenir certaines améliorations, il fallait bien aider l'Etat à réaliser celles qu'il poursuivait de son côté, dans l'intérêt des populations, en portant sur des points nouveaux le bienfait de nos voies ferrées... La défense de vos intérêts nous imposait un double tact:*
>
> *1°) faire un choix au milieu de cette diversité et n'accepter que les lignes les plus productives.*
>
> *2°) les accepter dans des conditions financières telles que nous n'eussions à redouter aucune aggravation de charges."*
>
> Rapport à l'Assemblée générale des actionnaire. 1869.

*
* *

Etait-ce la fin d'une époque? Pouvait-on pour autant considérer comme achevé l'équipement ferroviaire du Sud-Ouest français? Incontestablement les concessions de 1868 furent suivies d'une pause très nette, qui contrastait avec la fièvre des vingt années précédentes. De nombreux chantiers subirent des retards et il fallut attendre 1880-1882 pour que soient livrées à l'exploitation toutes les lignes concédées sous le Second Empire. En 1875, et surtout en 1883, sur d'autres bases, l'Etat tentera d'imposer un nouveau développement des réseaux ferroviaires, mais à ce moment-là, les compagnies n'avaient plus qu'un souci: protéger leur patrimoine et en jouir, mettre tout en oeuvre pour maintenir et si possible améliorer son rendement. Emile Péreire, toujours Président de la Compagnie du Midi, mourut en 1875; le temps des conquérants était alors révolu et commençait celui des gestionnaires, ce qui n'excluait pas obligatoirement imagination et audace. Ces gestionnaires héritaient de réseaux durablement inscrits dans l'espace géographique, qui portaient la marque d'âpres luttes d'intérêts entre les compagnies, et témoignaient souvent des rivalités complexes et ambiguës où s'étaient épuisées les bourgeoisies locales menacées par les progrès du capitalisme moderne.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI

LES RESULTATS DE L'EXERCICE 1[illegible]

* * *

1. ANCIEN RESEAU

Recettes d'exploitation	[illegible] f.	
Dépenses d'exploitation	12 [illegible] f.	
PRODUIT NET		23 596 015 f.
Fermage du canal du Midi	743 439 f.	
Service des obligations	8 804 638 f.	
Rémunération actions	10 341 572 f.	
TOTAL "Revenu réservé"	19 889 649 f.	
Déficit de l'exploitation des canaux	[illegible] f.	
TOTAL A DEDUIRE		-20 040 [illegible] f.
REVENU DEVERSE		3 555 262 f.

2. NOUVEAU RESEAU

Recettes d'exploitation	11 00[illegible]	
Dépenses d'exploitation	[illegible]	
PRODUIT NET		[illegible]
Service des obligations	[illegible]	
A DEDUIRE		[illegible]
SOLDE GENERAL		[illegible]

Source. Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires.

VI. LE PLAN FREYCINET

LA CONSTRUCTION DES DERNIERES VOIES FERREES D'INTERET GENERAL

A la veille des nouvelles concessions de 1883, la Compagnie des chemins de fer du Midi gérait un réseau de 2340 kilomètres. La ligne Bordeaux-Sète (480 km) en était toujours la pièce maîtresse; elle écoulait plus de 60% du trafic des marchandises et procurait 53% des recettes totales (*). Pour l'ensemble des lignes de l'ancien réseau, soit 798 km avec Bordeaux-Bayonne et Narbonne-Perpignan, ces proportions s'établissaient respectivement à 77% et 70%. C'est dire la médiocrité du rendement des 1542 km des lignes ouvertes après 1858, pour lesquelles la recette kilométrique était en moyenne quatre fois plus faible. Dans deux cas seulement, sur Toulouse-Bayonne et sur son embranchement Boussens-Saint-Girons, le produit net de l'exploitation était suffisant pour faire face à la rémunération des obligations émises pour financer la construction. Cela ne faisait que confirmer la suprématie de la ligne du piémont dans le réseau pyrénéen, mais par rapport aux résultats obtenus sur Bordeaux-Sète, la différence demeurait cependant très accusée, que l'on considère la recette kilométrique — 24 000 francs au lieu de 106 000 f. — ou le produit net par kilomètre exploité — 10 300 francs au lieu de 65 500 f. —. Partout ailleurs, sur le nouveau réseau, le produit net de l'exploitation ne couvrait pas les charges financières des obligations, et sur certaines lignes, ouvertes depuis peu, l'exploitation se soldait même par un déficit net (Port-Ste-Marie-Condom ou Millau-Rodez). Si le système du déversoir n'avait pas fonctionné régulièrement, il aurait fallu faire appel, presque constamment, à la garantie de l'Etat.

En 1880, le transfert de 17 millions de francs de l'ancien réseau sur le compte du nouveau réseau, ajouté au produit net de ce dernier (7 millions) suffit à faire face au service des obligations. Cette année-là, il resta même un excédent de 6 millions qui permit de rembourser une partie des avances précédemment consenties par l'Etat. Les deux années suivantes se soldèrent par des

*Compagnie du Midi. Rapports annuels.

résultats comparables, de telle sorte que la Compagnie du Midi pouvait espérer effacer, à brefs délais, la totalité de sa dette envers les pouvoirs publics, qui s'élevait encore à 37,5 millions de francs au 31 décembre 1882. Tel n'était pas le cas de la Compagnie de l'Est (151 millions) et des réseaux du P.O. (214 millions) ou de l'Ouest (244 millions). Par contre, le Nord et le P.L.M. ne devaient rien, n'ayant jamais eu à faire jouer la garantie de l'Etat.

Après vingt ans de fonctionnement, le système du déversoir se révélait largement positif. Sans que le total des avances financières atteigne un montant excessif, qui aurait écarté tout espoir de remboursement, l'Etat avait obtenu des compagnies la construction des lignes nouvelles réclamées par les populations des contrées situées à l'écart des grands axes de circulation. De leur côté, les actionnaires de la Compagnie du Midi ne pouvaient que se féliciter de cet accord: sur les 41 millions de francs distribués en 1882 pour rémunérer le capital engagé dans l'établissement des deux réseaux, ils s'en octroyaient environ le quart sous forme de dividendes, alors que le capital actions ne représentait que 16% de l'investissement total. Par rapport à l'obligation, qui rapportait en moyenne 4%, l'action avait un rendement deux fois plus élévé (8%)relativement à sa valeur nominale, et elle offrait pratiquement la même sécurité. On était loin cependant des dividendes versés par les deux réseaux les plus propspères, le Nord (19,2%) et le P.L.M. (15%), ce que traduisait d'ailleurs la cotation en Bourse: en 1882, la valeur boursière de l'action du Midi atteignait deux fois et demie sa valeur nominale, alors que le rapport était de 1 à 5 pour les titres du Nord et de 1 à 3,3 pour ceux du P.L.M. **(139)**

Beaucoup plus encore que ceux du Midi, les actionnaires de la Compagnie d'Orléans bénéficiaient des mécanismes et des garanties institués lors des conventions de 1859. Avec un réseau beaucoup plus étoffé et plus productif, comportant trois grandes radiales issues de Paris (Paris-Limoges-Agen, Paris-Bordeaux et Paris-Nantes), ils avaient alors obtenu que le revenu réservé soit fixé à un haut niveau, ce qui permettait de servir des dividendes élevés qui atteignaient 11,2% de la valeur nominale des actions au début des années 1880. De ce fait, le revenu déversé sur le nouveau réseau s'était trouvé limité et l'Etat avait dû intervenir plus massivement au nom de la garantie d'intérêt pour équilibrer les comptes de ce nouveau réseau. En 1882, le montant des avances à rembourser atteignait un volume inquiétant et représentait presque une fois et demie les recettes annuelles tirées de l'ensemble des lignes exploitées par la Compagnie d'Orléans.

S'il avait permis d'étoffer les premiers réseaux ferroviaires, le système fondé sur le revenu réservé et la garantie d'intérêt ne semblait plus suffisant pour que les compagnies acceptent encore de nouvelles lignes dont la rentabilité semblait de plus en plus aléatoire.

> *" Ayant aliéné entre leurs mains, pour près d'un siècle, les meilleures lignes, l'Etat était à peu près complètement à leur discrétion pour l'établissement et l'exploitation de tronçons impropres à faire l'objet d'entreprises distinctes, par suite de leur sectionnement et de leur dissémination."*
> A.Picard. (**515**)

Sans doute avec moins d'acuité que dans l'Ouest du pays, cette question ne s'en posait pas moins en Midi-Pyrénées, où certaines contrées réclamaient avec insistance une voie ferrée, au nom de la simple justice distributive.

1. Le Plan Freycinet et les nouvelles concessions.

Né à Foix en 1818, responsable de l'exploitation à la Compagnie du Midi entre 1858 et 1862, préfet du Tarn-et-Garonne après le 4 septembre 1870, puis conseiller général de ce département, Charles de Freycinet n'ignorait pas les problèmes que posait au nouveau régime l'achèvement de l'équipement ferroviaire du pays, et celui du Sud-Ouest en particulier.

A ceux qui lui opposaient l'argument de la seule rentabilité financière, cet ingénieur des Mines devenu Ministre des Travaux Publics dans le cabinet Dufaure (1877-1879), répliquait:

> *" Un tel raisonnement est un raisonnement privé, un raisonnement de négociant, mais ce n'est pas un raisonnement d'homme d'Etat... Dans les chemins de fer que vous établissez, il y ce que vous voyez, c'est-à-dire le phénomène direct, immédiat, ressortant en quelque sorte de la proportion qui existe entre les recettes et les dépenses, entre la mise de fonds et le revenu que ces chemins de fer sont susceptibles de lui procurer...Mais il y a aussi ce qu'on ne voit pas et qui ne touche pas ce négociant, cette société, mais qui doit toucher l'Etat placé à un autre point de vue. Il y a une économie énorme réalisée par le public sur les transports."*
> Cité par F.CARON (**149**) p.153.

De la parole aux actes, il fallut composer. Infiniment plus porté aux transactions qu'à la lutte, "*circonspect à force de lucidité*" si l'on en croit Gambetta, Freycinet se trouva confronté à la surenchère des parlementaires et à la pression des grandes compagnies. Le grand programme de travaux publics qu'il proposa de réaliser, et qui fut adopté en 1879, porte l'empreinte de ces influences souvent contradictoires.

Aux 4 500 kilomètres de voies ferrées à construire qu'avait retenus l'administration des Ponts et Chaussées, la Chambre et le Sénat avaient ajouté quelques 4 000 km supplémentaires dont le rendement électoral semblait plus évident que la rentabilité économique. Fort heureusement pour les finances publiques, les délais d'exécution n'étaient pas précisés et l'article 3 de la loi précisait même que la construction de ces chemins de fer devrait s'effectuer "*en tenant compte de l'importance des intérêts commerciaux engagés, ainsi que du concours financier qui sera offert pas les départements, les communes et les particuliers.*" Au total, 181 lignes nouvelles avaient été classées dans les réseaux d'intérêt général, soit 8700 km, auxquels s'ajoutaient 8 300 km prévus antérieurement et concédés à titre éventuel ou définif dès 1875.

Le programme défini, restait à organiser sa mise en oeuvre. En ce domaine, les choses étaient moins simples. L'Etat pouvait toujours entreprendre les travaux et faire pression sur les compagnies pour qu'elles incorporent les nouvelles lignes à leurs réseaux. Irait-il pour cela jusqu'à mettre à exécution la menace d'un rachat anticipé des lignes déjà exploitées? Cela aurait supposé la volonté politique de s'opposer fermement aux idées dominantes sur le rôle de l'Etat en matière économique. C'était aussi compter sans la puissance des compagnies ferroviaires qui surent mobiliser la presse et jouer de leur influence dans les milieux parlementaires. Léon Say lui-même, ministre des Finances lors de la préparation du plan Freycinet, n'était-il pas lié aux Rothschild et administrateur de la Compagnie du Nord? Son retour à ce poste ministériel après la chute de Gambetta acheva de rassurer les possédants un moment inquiets des projets dirigistes prêtés au tribun radical. La déclaration gouvernementale de janvier 1882 affirmait clairement le partage des rôles:

> "*Il faut restreindre pour un temps les appels au crédit public en réclamant pour une large part le concours de l'industrie privée.*"

C'est dans ce contexte que furent élaborées et promulguées, à l'automne 1883, les nouvelles conventions ferroviaires qui "*aménageaient au profit des intérêts privés le plan Freycinet*" (J.M.Mayeur)

*

Reprenant les conventions signées laborieusement en 1875, celles de 1883 imposaient aux compagnies de très nombreuses lignes nouvelles classées dans le plan Freycinet. Déjà entreprise par les pouvoirs publics ou à éxécuter entièrement, la construction de ces voies ferrées devait être assurée soit par le concessionnaire, soit par l'Etat. Mais dans un cas comme dans l'autre, le concours financier des compagnies se bornait à une contribution forfaitaire fixe — 25 000 francs par kilomètre — et à la fourniture du matériel roulant. A la différence de ce qui se passait antérieurement quand l'Etat attribuait une subvention pour les infrastructures qui lui incombaient, les compagnies se trouvaient désormais à l'abri des mauvaises surprises si le coût réel de la construction dépassait les prévisions, ce qui s'était régulièrement produit. Dans le même temps, le financement public devenait largement prépondérant, les compagnies n'intervenant plus, en moyenne, que pour 1/9 à 1/6 de la dépense totale engagée pour l'infrastructure. Quant à l'apport du matériel roulant qui leur revenait entièrement, il *"n'avait pas le même caractère que la contribution consacrée aux travaux, puisque le matériel devait être racheté par l'Etat à la fin de la concession"*, alors qu'au terme des conventions, la voie lui reviendrait gratuitement.

En contrepartie des lignes nouvelles qui leur étaient imposées, les compagnies obtenaient l'aménagement des clauses qui régissaient leurs rapports financiers avec les pouvoirs publics. La distinction entre ancien et nouveau réseau était supprimée. Chaque année, le produit net de l'exploitation pour l'ensemble des lignes devait donc, à la fois, assurer le service des obligations émises par la compagnie depuis l'origine, et procurer aux actionnaires un revenu minimum précisé dans les nouvelles conventions. Jusque là limité à l'ancien réseau seulement, la règle du revenu réservé s'appliquait désormais à l'ensemble du réseau. Les compagnies profitèrent d'ailleurs de cette renégociation des conventions pour obtenir une meilleure rémunération garantie de leurs actions: le dividende minimum de l'action du Midi, qui avait été fixé à 40 francs en 1859 — 8% de la valeur nominale — fut ainsi porté à 50 francs. Dans le cas où le produit net de l'exploitation s'avérait insuffisant pour rémunérer les actions sur cette base et faire face aux charges des obligations, l'Etat s'engageait à fournir automatiquement le complément sous forme d'avances remboursables portant intérêt de 3%. Si, au contraire, l'exercice se soldait par un excédent, la compagnie devait l'utiliser pour rembourser, si nécessaire, les avances antérieures, ou en remettre les 2/3 à l'Etat lorsque toutes les dettes avaient été soldées. Par ce biais, l'Etat se réservait peut-être la possibilité d'établir une certaine compensation entre réseaux déficitaires et réseaux prospères, sans instituer officiellement un

mécanisme de péréquation, comme il le fera après 1921.

Ajoutons enfin que les résultats des lignes nouvelles n'intervenaient dans le compte d'exploitation qu'un certain temps après l'ouverture au trafic; jusque là, leur déficit s'inscrivait au compte de premier établissement et se trouvait assimilé aux frais de construction, ce qui alourdissait d'autant la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure, les compagnies n'intervenant plus, on l'a vu, que pour une somme forfaitaire.

Les conventions de 1883 marquent l'achèvement d'un processus qui avait progressivement transformé l'action des compagnies ferroviaires en un véritable placement de père de famille. Mais, dans le même temps, les pouvoirs publics n'avaient cessé d'accentuer leur contrôle sur la gestion et le développement des réseaux.

> *"La tutelle de l'administration transforma en fait les chemins de fer en service public, leur imposant de lourdes obligations, une politique tarifaire rigide...Les conventions marquaient la victoire des milieux ferroviaires à court terme, mais non pas dans le long terme."*
>
> J.M.Mayeur. (158) p.123.

Et faisant, en 1977, le bilan de 125 ans d'existence, les administrateurs de la Compagnie du Midi, soulignaient eux aussi la logique de ce processus.

> *" Le statut d'entreprise concessionnaire de service public crée par lui-même une communauté d'intérêt entre l'autorité concédante et l'exploitant industriel, ne serait-ce qu'en raison du partage des frais d'établissement du réseau. Mais avec les conventions de 1859 et de 1883, instituant une participation directe de l'Etat aux résultats des compagnies en contrepartie de la garantie de dividende accordée au capital actions, l'interpénétration des intérêts respectifs s'est transformée en un enchevêtrement inextricable, dont la nationalisation de 1937 ne devait être que l'aboutissement logique."*
>
> Compagnie du Midi.(1977) fas.1, p.37

*

DEUX EXEMPLES DE BILAN FINANCIER

APRES LES CONVENTIONS DE 1883

1. LA COMPAGNIE DU MIDI EN 1899 *(Source: Rapport 1900)*

a) Dépenses d'établissement à la charge de la Compagnie: 846 millions de f.
dont actions 125 millions
obligations 721 millions

b) Exploitation en 1899:

recettes	113 935 552 f.
dépenses	48 982 016 f.
impôts	6 982 387 f.
produit net	57 971 149 f.

c) Utilisation du produit net:

-charges financières (obligations...)	46 712 284 f.
-dividendes et amortissements des actions	12 500 000 f.
SOLDE	- 1 241 135 f.

"Le montant global garanti par l'Etat dépasse les recettes de 1 241 135 f. Il y a donc mise en jeu de la garantie de l'Etat par imputation à son compte dans les livres de la Compagnie du Midi d'une somme de 1 241 135f. qui portera intérêt en sa faveur de 3%;" Le montant cumulé des avances consenties par l'Etat depuis 1883 s'élève ainsi à 155,5 millions de francs.

2. LA COMPAGNIE D'ORLEANS EN 1911 *(Source: Rapport 1912)*

a) Dépenses d'établissement à la charge de la Compagnie: 2 953 millions de f.
dont actions 300 millions
obligations 2 653 millions

b) Exploitation en 1911:

recettes*	283 854 806 f.
dépenses	158 444 013 f.
produit net	125 410 793 f.

c) Utilisation du produit net:

-charges financières (obligations...)	105 785 056 f.
-dividendes et amortissement des actions	34 239 270 f.
SOLDE	- 14 613 533 f.

" La Compagnie doit donc demander à l'Etat cette somme, ce qui porte le montant cumulé des avances de l'Etat, depuis 1883, à 239 millions de francs."

* non compris l'impôt sur les transports, soit 11 719 297 f.

Liés pour de longues années aux compagnies ferroviaires, les gouvernements républicains n'avaient pas jugé possible, ou souhaitable, le rachat de tous les réseaux dès 1883, estimant sans doute que l'opération entraînerait un accroissement dangereux de la dette publique. Ils préférèrent laisser aux actionnaires de substantiels profits en échange de la construction de lignes nouvelles qu'ils jugeaient nécessaires au pays. En contrepartie, cela supposait que les finances publiques auraient, chaque année, à équilibrer les comptes de certains réseaux. En 1914, seule la Compagnie du Nord n'avait jamais eu recours aux avances de l'Etat et partageait ses bénéfices avec lui, comme prévu en 1883. Le P.L.M. se trouvait dans la même situation depuis qu'il avait remboursé la totalité de sa dette à la fin du siècle. Pour les autres compagnies ferroviaires les choses étaient moins brillantes; si le Midi devait encore 336 millions de francs et la Compagnie d'Orléans environ 250 millions, l'Ouest, acculé à la faillite, avait dû être racheté par l'Etat dès 1908. Quand le remboursement des avances devenait improbable, tout se passait au fond comme si, par anticipation, l'Etat rachetait à crédit certains réseaux, ce qui pouvait conduire à rapprocher l'échéance des concessions, généralement fixée à 1982. La guerre et la dégradation de la conjoncture économique allaient accélérer ce processus et conduire aux nationalisations de 1937.

2. La construction des dernières lignes d'intérêt général dans la région Midi-Pyrénées.

Au moment où se négociaient les conventions de 1875, et dans les années qui suivirent, lorsque s'élaborait le plan Freycinet, la grande majorité des villes de Midi-Pyrénées étaient déjà desservies par un chemin de fer ou en passe de l'être. Quelques lacunes subsistaient toutefois: deux petits centres industriels en essor, Graulhet (7 000 habitants en 1876) et Lavelanet (3 000 habitants), ainsi que quatre sous-préfectures, Lavaur (7 500 habitants), Gourdon (5 000 habitants), Espalion (4 000 habitants) et Lombez (1700 habitants), demeuraient encore à l'écart des voies ferrées exploitées ou programmées. Pour les premiers, le handicap économique d'une telle situation ne faisait aucun doute. Quant aux sous-préfectures, une administration centralisée à l'extrême et soucieuse d'efficacité ne pouvait admettre les inconvénients de l'isolement qui résultait de l'absence de liaison ferroviaire. Les conventions de 1883 tentèrent d'apporter quelques solutions à ces problèmes. Si Graulhet resta à l'écart du réseau d'intérêt général, Lavelanet y fut rattaché de façon bien imparfaite en 1903 seulement. Le plan Freycinet avait prévu la desserte des quatre sous-préfectures, ce qui fut réalisé dans les années suivantes sauf pour Lombez, la moins peuplée, la voie ferrée Gimont-Lombez n'ayant jamais été concédée. Un simple embranchement de 23 kilomètres

se détachant à Bertholène de la ligne Rodez-Millau assura le désenclavement d'Espalion à partir de 1908. Seules Lavaur et Gourdon bénéficièrent de véritables lignes d'intérêt général, se trouvant placées sur des itinéraires retenus pour relier entre elles des villes beaucoup plus importantes, Castres et Montauban pour Lavaur (1888), Montauban, Cahors et Brive pour Gourdon (1891).

Outre les centres industriels comme Graulhet et Lavelanet et les sous-préfectures, huit autres villes, qui comptaient de 2000 à 5000 habitants en 1876, pouvaient invoquer la justice distributive de l'Etat pour obtenir leur rattachement au réseau ferroviaire d'intérêt général. Quatre d'entre elles seulement (Mirepoix, Beaumont-de-Lomagne, Vic-Fezensac et Villemur-sur-Tarn), les plus éloignées des voies déjà construites, obtinrent d'y être directement raccordées à l'occasion du Plan Freycinet et des conventions de 1883. Les quatre autres (Grenade, StCéré, Montesquieu-Volvestre et Saint-Geniez d'Olt) furent considérées comme déjà pourvues par des lignes passant à proximité.

Analysé en fonction du semis urbain, l'équipement ferroviaire de la région Midi-Pyrénées semblait donc pratiquement achevé, si les lignes concédées en 1875 et 1883 étaient effectivement construites. Ce sera chose faite en 1908, sauf dans le Gers, où Vic-Fezensac dut attendre 1924 pour avoir "sa" voie ferrées, dont la guerre avait différé l'achèvement. L'intégration complète de Midi-Pyrénées à l'espace économique national par le chemin de fer n'avait demandé qu'un demi-siècle.

Mais le plan Freycinet avait aussi tenté de corriger certaines erreurs passées en renforçant le rôle régional des voies ferrées, trop systématiquement sacrifié à des projets plus ambitieux lors de la construction des premiers chemins de fer. On s'était vite aperçu que le rattachement d'une ville au réseau d'intérêt général ne devait pas être la préoccupation exclusive car cela avait conduit à quelques aberrations regrettables. Pour hâter une échéance dont ils espéraient tant de bienfaits, les représentants de certaines cités avaient parfois préféré, comme le leur suggéraient les compagnies, la voie la plus directe à celle qui respectait, ou aurait pu renforcer, les solidarités régionales. Lorsque la desserte d'une ville n'offrait pas de très brillantes perspectives de trafic, les compagnies avaient tout intérêt à retenir cette solution afin de limiter au maximum les dépenses d'établissement. C'est ainsi qu'à partir de Castres l'accès de Toulouse ne fut longtemps possible que par Castelnaudary. De même, jusqu'en 1884, de Cahors à Montauban ou Toulouse, il fallait effectuer un détour invraisemblable par Agen. Bien que peu explicite, l'un des objectifs du plan Freycinet fut de corriger ces anomalies. La consultation des départements par le biais de six commissions régionales, facilita

la prise en compte des revendications locales en ce domaine. Elle entraîna aussi des excès contraires: au souci du tracé le plus direct, qui avait failli exclure Montauban de la ligne Bordeaux-Sète en 1852 et qui dota Albi d'un simple embranchement sur Toulouse-Lexos, succéda la volonté de desservir la moindre bourgade. Certains tracés en furent allongés et compliqués à l'extrême, et les compagnies, désormais assurées de leurs revenus, laissèrent à l'administration le soin de trancher entre les surenchères locales. Comme par ailleurs le plan Freycinet prévoyait d'associer départements et communes au financement des travaux d'infrastructures, il était difficile de traiter avec mépris et désinvolture les voeux des élus locaux, comme on l'avait fait si souvent par le passé.

Aux premiers grands carrefours ferroviaires (Toulouse, Montauban et Tarbes) où se croisaient les principales lignes interrégionales, vinrent s'ajouter des carrefours secondaires, comme Auch, Cahors, Castres, Albi ou Rodez, dont l'une des branches seulement assurait les relations lointaines avec le reste du pays, les autres jouant un rôle beaucoup plus régional, pour ne pas dire départemental, tant les nouvelles voies ferrées, qui convergeaient le plus souvent vers un chef-lieu, semblaient conçues à l'échelle de chaque département. A.Meynier le soulignait dans sa thèse, en 1931, à propos de l'Aveyron.

> *" L'esprit centralisateur français qui se traduit de si typique façon dans l'économie nationale par la concentration des chemins de fer vers Paris, se traduit également sur la carte du département par la concentration des transports vers le chef-lieu. Des villes même importantes, comme Decazeville, sont loin d'attirer la même quantité de voies et moyens de communication que Rodez. Le chef-lieu est ensomme le centre d'affaires, le rendez-vous du département".*
>
> A. Meynier. (**408**) p.376.

a) Auch.

Dans un premier temps, Auch avait été rattachée à la grande ligne Bordeaux-Sète lors de la construction du chemin de fer Agen-Auch, en 1865. Une fois abandonnée l'idée d'intégrer cette section à une ligne d'intérêt national, voire international, Paris-Limoges-Agen-Tarbes et l'Espagne, se mirent en place autour de la capitale gasconne des lignes qui devaient assurer avant tout la liaison avec les villes voisines, en desservant au passage le maximum de bourgs ou de bourgades dans ces contrées presque exclusivement agricoles. Dans cette optique avaient déjà été réalisés les chemins de fer d'Auch à Vic-Bigorre (1869) pour les relations avec Tarbes, et d'Auch à

Toulouse (1877). Le plan Freycinet prévoyait d'enrichir encore l'étoile ferroviaire ainsi dessinée avec la construction de lignes nouvelles d'Auch vers Lannemezan, Condom, Eauze (par Vic-Fezensac) et même Montauban, grâce à l'achèvement de la section Beaumont-de-Lomagne-Gimont.

-D'Auch à Eauze et Condom. Après une section commune entre Auch et Castera-verduzan, la ligne, concédée en 1883, devait se diviser en deux branches, l'une conduisant à Eauze, l'autre à Condom, où elle se soudait à l'embranchement venant de Port-Sainte-Marie sur l'axe Bordeaux-Sète. Les 22 kilomètres d'Auch à Castera-Verduzan ne furent ouverts à l'exploitation qu'en 1909 et il fallut attendre 1921-1924 pour que soit entièrement réalisée la jonction avec Eauze et Condom. Une partie de la voie, déjà construite, avait été démontée pendant la guerre pour récupérer le matériel nécessaire à la défense nationale dans d'autres régions. En 1883, on avait aussi prévu de prolonger vers l'Ouest la section Auch-Eauze, à la rencontre de la ligne venant de Langon par Bazas et Gabarret: quarante ans plus tard, il restait encore 21 kilomètres à équiper pour assurer la liaison Eauze-Gabarret, quand le projet fut définitivement abandonné.

-De Castelsarrasin à Gimont. Amputée de la section Gimont-Lombez, qui ne fut jamais concédée bien qu'inscrite au plan Freycinet, cette ligne fut incluse dans le réseau de la Compagnie du Midi en 1883, mais c'est en 1904 seulement, après l'achèvement de la voie entre Castelsarrasin et Beaumont-de-Lomagne, que la concession devint définitive pour le prolongement jusqu'à Gimont. Seuls les travaux d'infrastructure furent réalisés par l'Etat et les trains ne dépassèrent jamais Beaumont-de-Lomagne.

-D'Auch à Lannemezan. Cette voie ferrée inscrite au plan Freycinet fit l'objet d'une concession définitive en 1908 seulement, après deux enquêtes d'utilité publique (**599**). Le département ayant accepté de prendre à sa charge l'acquisition des terrains nécessaires, le projet de voie métrique, un moment envisagé pour réduire les coûts, fut abandonné et l'on opta même pour l'adoption de la traction électrique. Commencés pendant la guerre, avec une main d'oeuvre de prisonniers, les travaux traînèrent en longueur et furent définitivement arrêtés en 1935. Une trentaine de millions de francs avaient été investis en pure perte.

Que de projets pour faire d'Auch un carrefour ferroviaire où convergeraient au moins sept lignes! Trop souvent construites au rabais, pour les seuls besoins locaux, ces lignes furent entreprises trop tard. La concurrence des transports routiers et l'agonie d'une économie rurale routinière conjuguèrent leurs effets pour interrompre leur construction ou hâter leur fermeture.

b) Les carrefours du Tarn.

Dans le Tarn, la présence de deux villes actives et bien peuplées — Castres avait 25 000 habitants en 1876 et Albi 29 000 — justifiait la promotion de chacune au rang de carrefour ferroviaire d'intérêt régional.

- Castres. Les projets de liaison directe entre Castres et Toulouse échouèrent au profit d'une ligne au profil moins tourmenté, empruntant la vallée de l'Agoût et desservant au passage Lavaur, alors sous-préfecture. Cette ligne retrouvait la voie ferrée Albi-Toulouse à Saint-Sulpice, et se prolongeait au-delà vers Villemur et Montauban en suivant la basse vallée du Tarn. Concédée à la Compagnie du Midi dès 1875, elle fut ouverte au trafic en deux étapes (1884 et 1888). De Montauban à Montpellier, se trouvait ainsi établie une liaison nouvelle par Castres, puisque vers l'est, Mazamet fut reliée à Bédarieux presque au même moment (1889). Pour les industriels de Castres, et surtout ceux de Mazamet, gros importateurs de laines et de peaux lainées par Bordeaux et Marseille, les gains de distance étaient appréciables: 80 kilomètres (-20%) entre Bordeaux et Mazamet, 114 kilomètres (-27%) entre Marseille et Mazamet. Certes, cette ligne ne pouvait offrir les mêmes services (fréquence, rapidité) que la grande artère Bordeaux-Sète, mais tous les avantages pouvaient se cumuler, même si les marchandises continuaient à circuler sur Bordeaux-Sète: quel que soit le trajet réel effectué, le coût de transport se trouvait en effet nettement abaissé puisqu'il était convenu, depuis 1863, de le calculer en fonction de l'itinéraire ferroviaire le plus court.

- Albi. Au nord et à l'est d'Albi, en direction des Ségalas du Tarn et de l'Aveyron, n'existait aucune relation ferroviaire. Depuis le XVIII° siècle, la grande route de Rodez par Villefranche-de-Rouergue avait détourné vers Montauban des courants d'échanges plus anciens, qui associaient autrefois l'Albigeois au Rouergue voire à l'Auvergne. Malgré un détour par le bassin houiller et Capdenac, qui allongeait un peu le trajet entre Rodez et Villefranche — 96 kilomètres au lieu de 62 par la route directe —, la voie ferrée de Montauban au Lot, précocement construite, avait encore accentué le déclin de l'ancien chemin de Carmaux à Rodez, laissant les Ségalas dans un isolement peu propice au progrès. Vers l'est, l'influence d'Albi s'estompait très rapidement en direction de Saint-Affrique et ne dépassait guère Villefranche d'Albigeois et Alban. Là aussi, la route de Millau au Bas-Languedoc avait capté le commerce du sud-Aveyron, et depuis 1874, l'établissement d'une liaison ferroviaire entre Saint-Affrique et la ligne Millau-Béziers avait encore affaibli les relations avec Albi.

Dans ces conditions, on comprend aisément les réticences de la Compagnie du Midi à se lancer dans la construction de nouveaux chemins de fer se dirigeant d'Albi vers Rodez et Saint-Affrique.

> *" Une voie de montagne soudant l'Aquitaine à la vallée du Rhône par l'Albigeois, le Camarès, les Causses, se légitimait sans doute avant la création du réseau de Bordeaux à Sète et Marseille. Plus tard, cette diagonale perdait de son intérêt comme artère de relations générales."*
>
> Et la ligne d'Albi à Saint-Affrique *"ne devait plus jouer le rôle d'un axe majeur de circulation entre les Basses-Cévennes et l'Albigeois, mais d'une voie ferrée destinée à servir les intérêts régionaux."*
>
> P.Marres. (**406**) p.117.

Quant à Carmaux-Rodez, l'argument du député Roques de la Planque de Pradinas, présentant cette liaison à la Chambre comme la dernière lacune d'une voie ferrée de Lyon à Toulouse, ne pouvait tromper personne: il s'agissait seulement d'obtenir un acte de justice distributive en faveur d'un petit pays rural, en invoquant, comme toujours, son intérêt pour la collectivité nationale. Cela suffit cependant à la Compagnie du Midi pour justifier le tracé le plus direct, au mépris des intérêts locaux.

> *" Quand on vit les gens du Ségalas s'intéresser à cette ligne, discuter pied à pied son itinéraire, demander que tel centre soit desservi, la Compagnie fit répondre par ses ingénieurs qu'aucun village n'avait d'importance pour légitimer l'obligation de le desservir...Aussi laissa-t-elle Pampelonne à 8 km, Sauveterre à dix, desservant des stations établies avec parcimonie, ne consentant à établir dans leur intervalle que des haltes de voyageurs."*
>
> A.Meynier. (**408**) p.169.

Il fallut attendre le plan Freycinet pour que soient programmées ces deux liaisons à travers des contrées dépourvues de centres urbains. Intégrées au réseau de la Compagnie du Midi par les conventions de 1883, leur construction souffrit de longs retards. Entre Carmaux et Rodez, la ligne fut inaugurée une vingtaine d'années plus tard, en 1902. Le franchissement du Viaur avait nécessité un exploit technique: un viaduc métallique de 460 mètres lancé à 116 mètres au-dessus de la rivière. Entre Albi et Saint-Affrique (76 km) les choses allèrent

encore moins vite.

> *"Cette ligne promise à Saint-Affrique... fut naturellement considérée comme une corvée gênante et on a mis à la réaliser une sage lenteur."*
> A.Meynier. (**408**) p.171.

La première section, jusqu'à Saint-Juéry, soit à peine 9 kilomètres, ne fut ouverte à l'exploitation qu'en 1899. La présence des usines métallurgiques du Saut-du-Tarn, sises dans cette localité, n'avait même pas suffi à accélérer la construction. Interrompus par la guerre, les travaux d'infrastructure ne furent jamais repris: ponts et tunnels étaient pratiquement achevés et la plate-forme de la future voie n'attendait que les rails. A.Meynier le notait avec quelque espoir, en 1931:

> *" L'infrastructure en est aujourd'hui terminée, et, avec un peu de bonne volonté, on pourrait la mettre en exploitation sous peu."*
> A.Meynier. (**408**) p.171.

Tel ne fut pas les cas: les trains ne dépassèrent jamais Saint-Juéry, et Albi se trouva dotée, un peu par hasard, d'un véritable service de banlieue qui n'allait pas manquer d'orienter la croissance spatiale de la ville.

c)Rodez.

A Rodez (13 400 habitants en 1876), l'ouverture de la voie ferrée venant de Carmaux élargissait l'horizon ferroviaire de la ville, déjà reliée au bassin houiller de Decazeville et à Millau. La liaison directe Rodez-Toulouse par Carmaux et Albi ne comptait plus que 158 kilomètres, soit une économie de 62 kilomètres par rapport à l'ancien itinéraire par Capdenac, Lexos et Gaillac, mais il nécessitait par contre l'intervention de deux compagnies différentes. Pour cette raison peut-être, l'essentiel du trafic interrégional continua d'emprunter la ligne de la Compagnie d'Orléans jusqu'à Capdenac, ce qui permettait ensuite de l'orienter soit vers Toulouse, soit vers Brive et Paris.

Longtemps différé, le choix de l'emplacement définitif de la gare ruthénoise se révéla vite très mal adapté, au fur et à mesure que se développait le trafic. Inaugurés en 1878, dix-huit ans après l'arrivée du chemin de fer, de nouveaux bâtiments avaient bien remplacé des baraquements vétustes et mal commodes, mais leur éloignement du centre urbain était tel que le Conseil général et la municipalité durent organiser une desserte

par tramways électriques. Ouverte en 1902, une ligne de tramways empruntait la rampe Saint-Eloi pour transporter voyageurs et marchandises entre la gare et le Palais de Justice en une quinzaine de minutes (**643**). Malgré une bonne fréquentation et l'adoption d'un nouveau tracé,en 1912, le déficit d'exploitation faisait peser en permanence une menace sur l'existence de ce service, pourtant indispensable.

Pour être complet et assurer la cohésion du département autour de son chef-lieu, le carrefour ferroviaire ruthénois, un peu trop excentrique par rapport à la ville, comme le carrefour routier, devait être encore complété par une ou plusieurs lignes vers le nord. Il semblait logique qu'Espalion, alors sous-préfecture, soit directement reliée à Rodez.

> *"Malgré son titre de sous-préfecture, Espalion est une petite ville, et son commerce se fait par l'intermédiaire de Rodez... La nouvelle voie aurait dû gagner Rodez le plus rapidement possible. Ainsi conçue, la ligne n'aurait pas été trop longue: une trentaine de kilomètres. Mais, inutile à la circulation générale, elle n'intéressa pas les pouvoirs publics. Pour réduire les frais de construction et d'entretien au minimum, pour réaliser une économie de sept kilomètres, au lieu de la faire aboutir à Rodez, on l'envoya à 18 kilomètres de là, vers un village sans importance du Causse Comtal, Bertholène, où elle se raccorde à la ligne Rodez-Millau. Le trajet par chemin de fer est ainsi de 11 kilomètres plus long que celui par la route et nécessite pour les voyageurs un changement, pour les marchandises, un triage à Bertholène."*
>
> A.Meynier. (**408**) p.170.

Concédé tardivement à la Compagnie du Midi, après que le Conseil général eût refusé de participer pour moitié à l'acquisition des terrains nécessaires à sa construction, cet embranchement de 23 kilomètres ne fut ouvert qu'en 1908. Pour de sordides raisons d'économie, le choix du tracé Espalion-Bertholène privait l'étoile ferroviaire ruthénoise d'une branche qui aurait pu renforcer le rayonnement de la ville. En effet, une liaison directe avec Espalion pouvait être l'amorce de chemins de fer vers Saint-Flour et vers Aurillac, à travers l'Aubrac et la Châtaigneraie. Mais ces lignes au rendement déjà bien incertain ne pouvaient désormais conduire à Rodez qu'au prix d'un détour aberrant par Bertholène. Etudiées trop tardivement, elles restèrent à l'état de projet et le nord-Aveyron fut laissé à son isolement.

d) Foix.

De toutes les préfectures de Midi-Pyrénées, Foix, déjà la moins peuplée (6 300 habitants en 1876), fut la moins bien dotée lors de la distribution de nouvelles voies ferrées à la fin du XIX° siècle.

La ligne venant de Toulouse avait été prolongée jusqu'à Tarascon en 1877, privant la ville d'une situation privilégiée au contact des routes de la montagne et de la voie ferrée. Les conventions de 1875 compensèrent un peu ce préjudice, en élargissant son horizon ferroviaire, lorsque la Compagnie du Midi se vit imposer de pousser son chemin de fer plus en amont dans la vallée de l'Ariège, jusqu'à Ax-les-Thermes, ce qu'elle ne réalisa qu'en 1888. Les choses auraient pu en rester là si le souci de la cohésion départementale n'avait préoccupé les auteurs du plan Freycinet.

Pamiers, plus peuplée et plus industrielle que Foix (9 000 habitants en 1876), fut pourvue d'une nouvelle ligne vers Mirepoix qui, au-delà, se divisait en deux branches, l'une conduisant à Bram sur la grande artère Bordeaux-Sète, l'autre à Limoux dans la vallée de l'Aude,où elle retrouvait la voie Carcassonne-Quillan-Rivesaltes. Concédée en 1883 et ouverte au trafic en 1898, cette liaison s'enrichit ensuite d'un embranchement vers le Pays d'Olmes, qui tira de son isolement le petit centre textile de Lavelanet,à partir de 1903. L'intérêt économique de ces voies nouvelles l'emportait largement sur celui que présentait le projet d'un chemin de fer Foix-Quillan par Lavelanet. Bien que classé au plan Freycinet, une partie seulement de ce dernier fut concédée tardivement, soit à peine 28 kilomètres entre Saint-Paul-Saint-Antoine au sud de Foix et Bélesta. Il était trop tard; après la réalisation de quelques travaux d'infrastructure, les chantiers furent abadonnés.

> *"On travaillait encore à cette ligne en 1925, mais la Compagnie du Midi apporta une incoercible mauvaise volonté à l'exécution de cette voie peu rentable. Malgré les protestations véhémentes des Ariégeois, la ligne sous-pyrénéenne ne fut jamais construite; Foix ne fut pas relié à l'Aude et Lavelanet resta, du point de vue ferroviaire, un cul-de-sac mal desservi."*
> M.Chevalier. (**297**) p. 972.

Etait-ce l'échec total de Foix comme carrefour ferroviaire? Seule la ligne Foix-Saint-Girons laissait quelque espoir. Concédée en 1883 pour tenter de réorienter vers le chef-lieu les relations d'une sous-préfecture active et du Couserans, qui regardaient de

de plus en plus vers la vallée de la Garonne, depuis l'ouverture de l'embranchement Boussens-Saint-Girons, vingt ans auparavant. Ici encore les travaux traînèrent en longueur et la construction de ces 46 kilomètres ne s'acheva qu'en 1903.

e) Cahors:

A l'origine plus mal desservie encore que Foix, Cahors bénéficia par contre d'un heureux concours de circonstances ferroviaires. Longtemps cul-de-sac, la ville fut dotée d'un excellent carrefour de voies ferrées.

Chef-lieu peu dynamique d'un département rural en proie au dépeuplement, Cahors (13 600habitants en 1876) était fort médiocrement reliée au réseau de la Compagnie d'Orléans. Une seule voie ferrée suivait la vallée du Lot en aval de la ville et conduisait à un gros bourg, Monsempron-Libos, sur la ligne Périgueux-Agen. Pour atteindre Villeneuve-sur-Lot, il fallait emprunter cette ligne sur 17 kilomètres, puis utiliser un autre embranchement qui s'en détachait à hauteur de Penne d'Agenais. La continuité même des relations traditionnelles le long de la vallée du Lot se trouvait ainsi brisée par le tracé de la voie ferrée.

Les conventions de 1883,concédant définitivement des itinéraires déjà bien étudiés ou attribuant des lignes récemment inscrites au plan Freycinet, transformèrent Cahors en carrefour ferroviaire. La Compagnie d'Orléans accepta d'incorporer à son réseau quatre lignes nouvelles qui, de Cahors, devaient se diriger vers Moissac, Montauban, Capdenac et Brive.

Etabli en 1884, le chemin de fer Cahors-Montauban par Caussade doublait l'ancienne route royale, devenue route nationale n°20, et renforçait encore le rayonnement ferroviaire de Montauban.

Vers Capdenac, la vallée du Lot guida le tracé de la nouvelle voie ferrée dont l'ouverture, en 1886, sonna le glas de la navigation fluviale déjà bien compromise depuis que le bassin houiller de l'Aveyron pouvait expédier ses produits par le rail vers Montauban ou Toulouse.

La construction d'un chemin de fer entre Cahors et Moissac ne présentait qu'un intérêt minime: les lignes Cahors-Agen et Cahors-Montauban suffisant largement pour assurer les relations avec les pays de la moyenne-Garonne, et au-delà, par le réseau de la Compagnie du Midi. L'équipement de cet itinéraire intéressait surtout les bourgades isolées du Bas-Quercy comme Lauzerte ou Montcuq, qui en espéraient un regain d'activité. Inscrite au plan Freycinet la voie ferrée ne fut jamais ouverte à l'exploitation,bien que les travaux

d'infrastructure aient été réalisés. Il s'agit là du seul échec dans la constitution tardive de l'étoile ferroviaire de Cahors.

Restait enfin à organiser les communications vers le nord. Dans cette direction, Brive s'imposait comme l'aboutissement d'une ligne issue de Cahors. Convergeaient déjà vers cette ville les lignes venant de Figeac, Périgueux et Tulle; et depuis 1875, s'était même ajoutée une nouvelle voie qui, par Saint-Yrieix, rejoignait Limoges-Agen à Nexon. Pour les relations avec Paris, le détour par Périgueux n'était donc plus nécessaire et la distance se trouvait raccourcie de 63 kilomètres. En conséquence, le trajet ferroviaire le plus court entre Toulouse et Paris (747 kilomètres) passait désormais par Capdenac, Brive, Nexon et Limoges, l'emportant théoriquement sur l'ancien itinéraire par Agen, Périgueux et Limoges (771 kilomètres). Mais la ligne Cahors-Brive, ouverte au trafic en 1891 ne tarda pas à offrir une nouvelle possibilité encore plus avantageuse : par Montauban, Brive et Nexon, la distance Toulouse-Paris n'était plus que de 714 kilomètres. Encore fallait-il que cet itinéraire fut commodément utilisable sur toute sa longueur et ne serve pas uniquement de base pour calculer le prix du transport vers la capitale. Or, la section Brive-Nexon, conçue pour des besoins locaux, ne pouvait accueillir un trafic intense. Il fallut donc attendre 1893, l'achèvement d'une nouvelle voie entre Brive et Limoges par Uzerche pour que soit enfin réalisée une véritable relation directe entre Toulouse et Paris. A peine plus courte que la précédente (713 kilomètres) elle permettait d'envisager une exploïtation beaucoup plus rationnelle, malgré un profil très difficile entre Brive et Limoges.

Après beaucoup de tâtonnements, par addition de tronçons d'abord conçus en fonction de besoins locaux ou régionaux, le réseau ferroviaire français s'enrichissait d'une radiale nouvelle dont le succès fut immédiat.

> *"Contrairement aux autres lignes, celle de Paris à Toulouse n'a pas été l'aboutissement d'un projet d'ensemble, mais de plusieurs réalisations dont les buts étaient différents."*
>
> P.Duchemin. (**604**) p.274.

Longtemps isolée, Cahors devenu carrefour ferroviaire se trouvait alors remarquablement placée sur cet axe. Au nord du département, Gourdon bénéficait également de la nouvelle ligne, tout comme Souillac où s'effectuait le croisement avec la voie ferrée d'Aurillac à Bordeaux par les vallées de la Cère et de la Dordogne, réalisée elle aussi par le raccordement empirique de nombreux tronçons: Aurillac-Saint-Denis près Martel (1891),

Saint-Denis près Martel-Cazoulès (1881), Cazoulès-Sarlat (1884).

*

* *

Par le souci de raccorder systématiquement entre elles chaque ville de quelque importance, en privilégiant l'organisation des relations au sein de chaque département, la politique ferroviaire fixée par le plan Freycinet et mise en oeuvre par les conventions de 1875 et 1883contraste avec celle qu'avaient menée auparavant les grandes compagnies,surtout préoccupées de relier le plus directement possible, fut-ce au mépris des intérêts locaux, chaque centre urbain à l'un des axes de circulation les plus fréquentés, et, à ce titre, précocement doté d'une voie ferrée.

Revanche des intérêts régionaux sur la toute-puissance du capitalisme conquérant? *"Revanche des notables"* comme l'affirmait L.Girard (**504**)? La question mériterait discussion.

Même dans des contrées mieux armées pour affronter les compagnies ferroviaires, les forces locales s'étaient avérées impuissantes à réaliser seules des chemins de fer vicinaux. La loi de 1865,sur les voies ferrées d'intérêt local avait dû prendre en compte cette situation; *"tentative nécessaire à tout point de vue pour rendre l'initiative aux collectivités locales et aux individus"* (L.Girard), elle fixait la répartition des tâches entre le pouvoir central et les assemblées départementales ou municipales. Encore fallait-il que les possibilités ainsi offertes soient effectivement utilisées et se concrétisent par une participation financière. Ce fut le cas dans de très nombreux départements et la France comptait déjà, en 1900, quelques 9 000 kilomètres de voies ferrées secondaires. Rien de tel n'existait en Midi-Pyrénées où la première ligne de ce type ne fut ouverte qu'à ce moment-là, entre Toulouse et Boulogne-sur-Gesse. Jusque là, si revanche des notables il y eut, elle passa systématiquement par un recours à l'Etat-providence. Volonté délibérée ou manque de moyens suffisants pour prendre en charge la construction de voies ferrées nouvelles, les notables se contentèrent d'intervenir auprès du pouvoir central pour tenter de l'imposer à la Compagnie du Midi ou à la Compagnie d'Orléans. Conscients deleur bon droit, ils invoquaient la justice distributive de l'un et dénonçaient la toute-puissance trop exclusive des autres pour appuyer leurs revendications. Parmi les populations, se développa de la sorte

une mentalité d'assistés et s'affirma un penchant déjà ancien pour le clientélisme, qui renforçaient encore le pouvoir de ces notables.

Pourtant, tous comptes faits, en matière d'équipement ferroviaire, Midi-Pyrénées ne semble pas avoir été aussi désavantagée qu'on a bien voulu le dire. Tout au plus pouvait-on dénoncer certains retards aux conséquences néfastes dans les premières années du Second Empire; mais au début du XX° siècle, tout cela avait été corrigé.

REPARTITION	LONGUEUR EXPLOITEE (en km)			DENSITE mètres par km2	LONGUEUR pour 1000 habitants
	MIDI	P.O.	TOTAL		
ARIEGE	191,7		191,7	39	0,96
AVEYRON	261,2	126,7	387,9	44	1,05
Hte-GARONNE	311,2	27,8	339	53	0,78
GERS	292,2		292,2	46	1,31
LOT		368,6	368,6	70	1,79
Htes-PYRENEES	212,4		212,4	47	1,03
TARN	213,3	94,8	308,1	53	0,95
TARN-ET-GARONNE	126,5	93,6	220,1	59	1,20
MIDI-PYRENEES	1608,5	711,5	2320	50	1,08
FRANCE	3950	7787	40613	75	1,02

Tableau n°15 - La répartition des voies ferrées d'intérêt général en 1911.

Source: Statistique des Chemins de fer. Ministère des Travaux Publics. 1911.

Si l'on abandonne le terrain de l'analyse géographique pour ne considérer que la statistique officielle des années 1900-1913, force est de constater que les départements de Midi-Pyrénées ne sont pas si mal dotés en voies ferrées d'intérêt général. Cette statistique, publiée chaque année par le Ministère des Travaux Publics, facilite d'ailleurs les comparaisons puisqu'elle donne pour chaque département le rapport entre la longueur des lignes exploitées et la population, ainsi que la densité moyenne par km2. L'utilisation de ces critères confirme d'ailleurs le souci constant des pouvoirs publics de fonder leurs action en matière ferroviaire sur les principes d'une justice spatiale distributive.

Au début du XX° siècle, dans la région, la densité des voies ferrées ne dépassait jamais la moyenne nationale (75 mètres par km2). L'Ariège (39) devançait à peine les deux départements de montagne les plus mal pourvus du pays (Hautes-Alpes et Basses-Alpes), et le Lot (70), se classait désormais en tête dans la région ayant largement rattrapé un lourd handicap initial. Au total, pour 8,4% de la superficie du pays et 5,4% de la population, Midi-Pyrénées possédait, en 1911, 5,7% des voies ferrées d'intérêt général. Cela représentait 40% du réseau de la Compagnie du Midi, mais à peine 10% de celui que gérait la Compagnie d'Orléans.

Si l'on se réfère par contre à l'effectif de la population, les résultats étaient très proches et souvent supérieurs à la moyenne du pays (1 km pour 1000 habitants). Le rapport était même particulièrement élevé dans certains départements presque exclusivement ruraux comme le Lot, le Gers ou le Tarn-et-Garonne, où la dispersion de la population avait nécessité la multiplication des voies ferrées. Au contraire, en Haute-Garonne ou dans le Tarn, la concentration des habitants dans les villes permettait d'obtenir les mêmes services — sinon des services supérieurs — avec un réseau de densité comparable, voire nettement plus faible.

Le souci de distribuer le plus également possible les chemins de fer entre tous les départements avait conduit à construire une longueur moyenne par habitant d'autant plus élevée que le département était moins peuplé. Bien que le rendement des lignes s'en trouvât presque automatiquement affecté, les pouvoirs publics réussirent ainsi, grâce au plan Freycinet en particulier, à ne pas trop handicaper, ni la région dans son ensemble, ni, en son sein, les contrées les plus défavorisées, ce qui n'aurait pas manqué de se produire si les compagnies avaient obéi à la seule logique du profit. Pour 1 000 habitants, le département du Nord ne possédait que 0,56 kilomètre de voies ferrées, soit trois fois moins que le Lot, alors que les densités de population y étaient respectivement de 192 et 70 habitants par km2! Trop systématiquement appliquée

à l'espace géographique, la justice distributive aurait abouti à traiter de façon beaucoup plus inégalitaire la population des différentes régions et conduit à des aberrations au plan économique. Tel ne fut pas le cas. Avec en moyenne 1,08 kilomètre de lignes d'intérêt général pour 1 000 habitants, l'effort consenti en faveur de Midi-Pyrénées ne témoignait nullement, comme on s'est plu à le répéter, d'une volonté de nuire aux intérêts des pays qui composent cette région. Dans l'état où se trouvait leur économie avant même que soient construites les premiers grands chemins de fer, ils ne pouvaient espérer beaucoup mieux, et le pire fut sans doute évité au prix d'un léger surinvestissement. Affirmer le contraire, comme le firent — naïvement? — les notables locaux, c'était imaginer qu'il suffisait de multiplier les voies de communication modernes pour que se développent les activités les plus variées et que naisse — renaisse? — la prospérité. Pendant plus d'un demi-siècle, sous les coups répétés d'un capitalisme conquérant qui sapait leur position sociale trop liée à un mode de production condamné, ils s'accrochèrent désespérément à cette idée et livrèrent en son nom des combats douteux contre l'Etat et les compagnies ferroviaires.

*

* *

FIG. 10 . VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL DANS LA RÉ

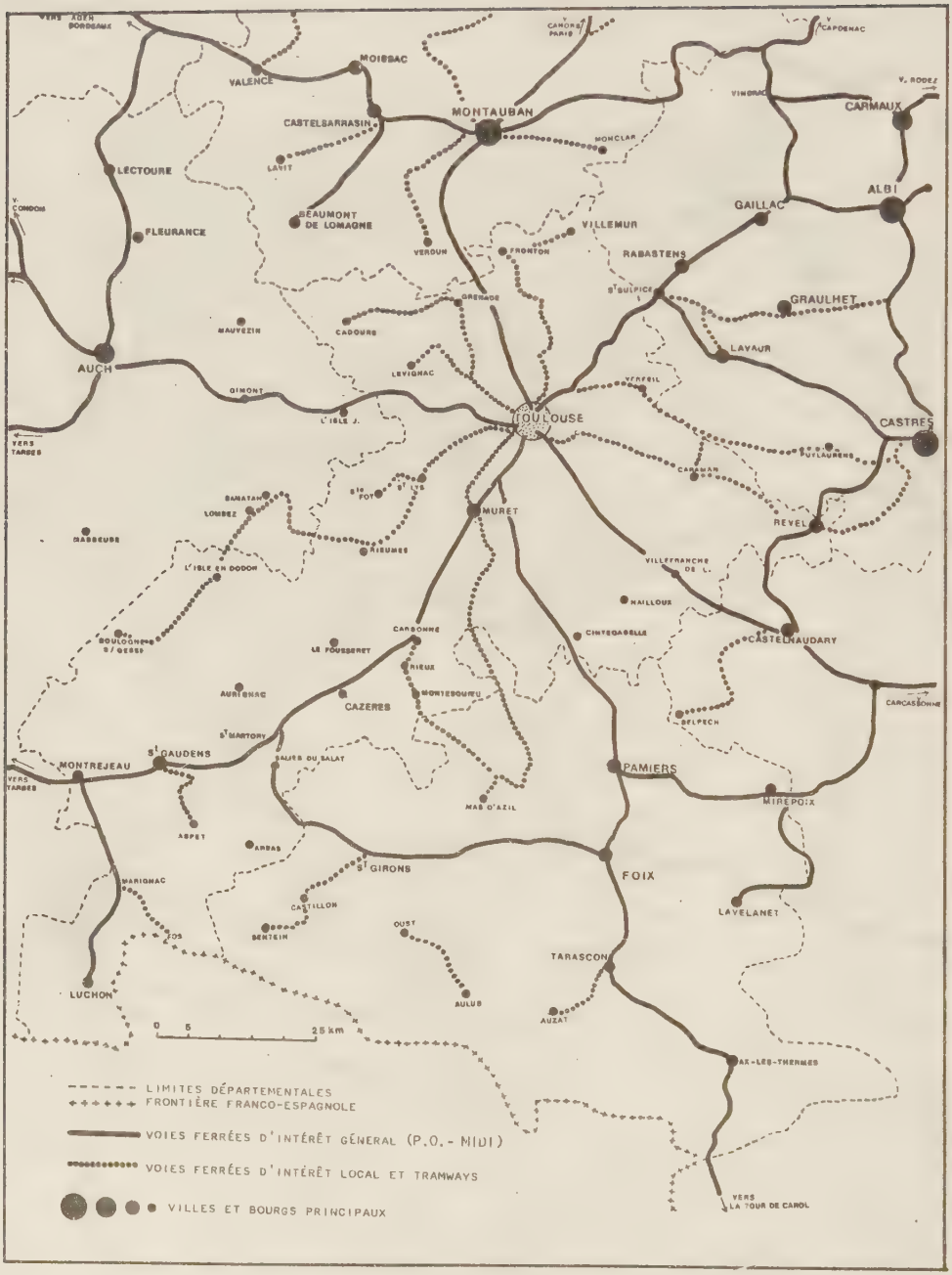
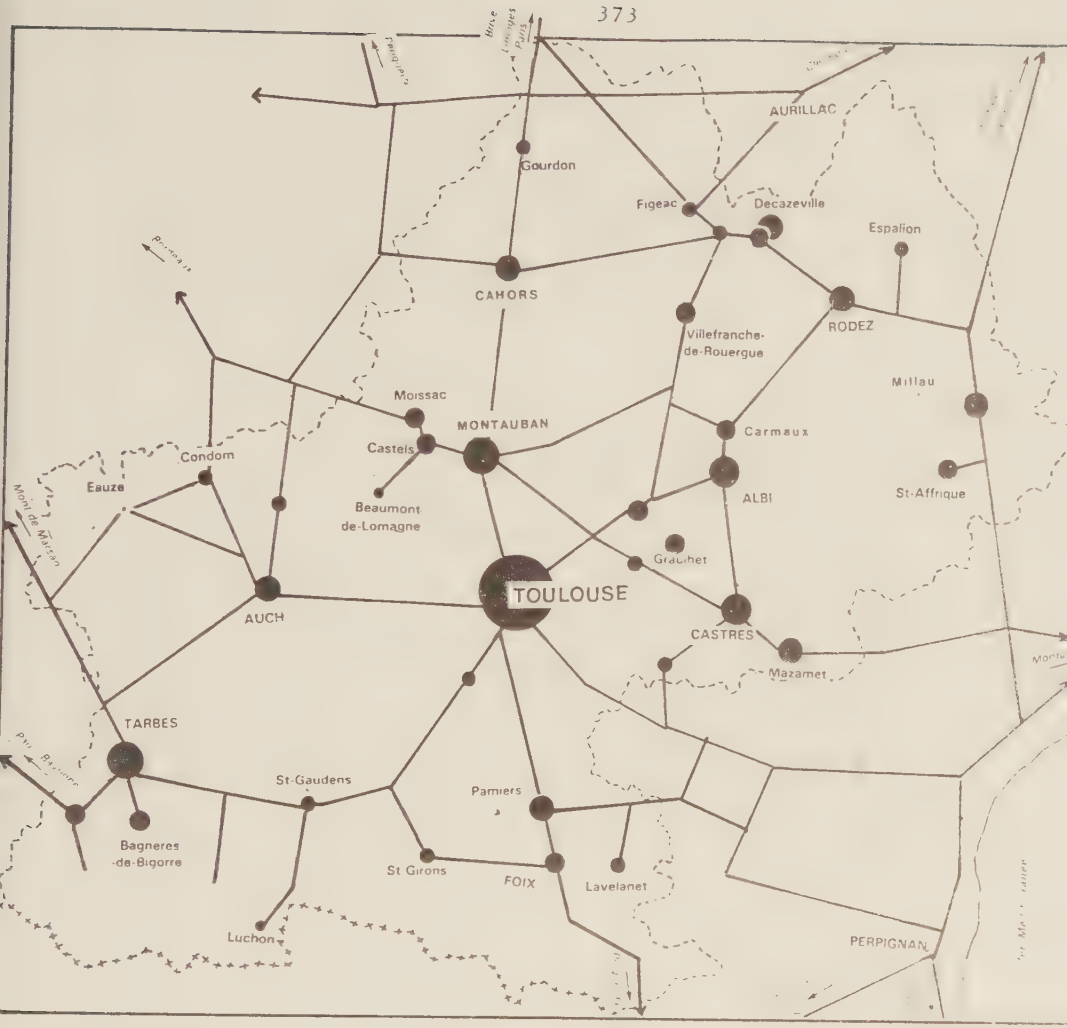


FIG. 11 . VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES AUTOUR DE TOULOUSE. (EXTENSION MAXIMUM PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES)



PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS
DE MIDI-PYRÉNÉES

250 000 35000 16000 4000

(POPULATION EN 1936)

LIGNES D'I
OUVERTES

FIG. 12 . LE RÉSEAU FERROVIAIRE LORS D
SON EXTENSION MAXIMUM — VERS 193/ —
L

*N.B. Hors de Midi-Pyrénées, n'ont été représentées que l
lignes principales.*

VII. LES RESEAUX SECONDAIRES

DE TARDIVES INITIATIVES LOCALES

A la fin du XIX° siècle, lorsqu'il devint évident que le pouvoir central ne parviendrait plus qu'exceptionnellement à imposer la construction et l'exploitation de nouvelles voies ferrées aux grandes compagnies ferroviaires, les collectivités locales, départements et communes, n'eurent plus qu'une solution pour combler les lacunes ou corriger les erreurs de conception du réseau ferré d'intérêt général: prendre l'initiative de lancer des lignes d'intérêt local ou des lignes de tramways, comme les lois de 1865 et de 1881 leur en avaient donné le pouvoir. Instruits par les déboires financiers des grandes compagnies, les conseils généraux et municipaux savaient fort bien qu'ils s'exposaient à gérer des lignes très déficitaires puisque les itinéraires les moins défavorables avaient été concédés à la suite du plan Freycinet. Il fallait donc tout faire pour réduire au maximum les frais d'établissement de ces lignes afin que les charges d'amortissement — remboursement et rémunération du capital actions et obligations garanti par la puissance publique — n'aggravent pas trop, par la suite, le déséquilibre prévisible du compte d'exploitation.

Voies métriques posées le plus souvent en accotement des routes pour éviter procédure et frais d'expropriation, équipement sommaire des abords, passages à niveau non gardés, matériel roulant peu performant, ces lignes secondaires ne pouvaient faire illusion: il s'agissait de chemins de fer construits à l'économie, dans des contrées déjà défavorisées, où les perspectives de trafic n'étaient guère brillantes. Comme, de plus, les collectivités locales patronnaient et finançaient les opérations, leur conception dut se plier à tous les caprices: que de détours, que de tracés ahurissants pour desservir le moindre village! C'est à juste titre qu'on baptisa "tortillards" les trains qui empruntaient ces itinéraires. En 1907, dans le meilleur des cas, il ne fallait pas moins de 4h15mn pour parcourir les 98 kilomètres qui séparaient Toulouse de Boulogne-sur-Gesse! En 1937 la situation s'était un peu améliorée, mais le voyage durait encore 3h30mn alors que l'omnibus le moins rapide effectuait le trajet Toulouse-Montréjeau (105 km) en deux heures seulement sur le réseau de la Compagnie du Midi. Et encore les records de lenteur n'étaient pas le fait de la ligne de Boulogne-sur-Gesse!

Acceptables à une époque où les premiers autobus n'offraient ni la même capacité, ni une vitesse moyenne supérieure, de telles voies ferrées semblaient toutes désignées pour être les premières victimes des transports routiers, dès que la concurrence deviendrait plus sérieuse. Mais au début du siècle, qui pouvait prévoir le prodigieux essor de la circulation automobile, quand J.Méline écrivait doctement:

> *" La clientèle des automobiles est servie pour quelques années et il est évident que la période de grande fabrication ne tardera pas à être close...Avant peu, sous l'impulsion de la nécessité, nous verrons l'exode urbain succéder à l'exode rural."*
>
> J.Méline. Le retour à la terre et la surproduction industrielle. 1905.

Dans le contexte de l'époque, il était impensable que les départements et les communes prennent directement en charge la construction et l'exploitation des lignes secondaires ou des tramways. Elles- mêmes concessionnaires de l'Etat, aux termes de la loi, les collectivités locales se déchargèrent de ces tâches sur des sociétés privées,après que des conventions assorties de cahiers de charges aient fixé les modalités techniques et financières des opérations. Parfois liées aux grandes compagnies ferroviaires, ces sociétés avaient rarement une grande envergure. Dans Midi-Pyrénées, la plus importante était la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest (C.C.F.S.O.); elle parvint à gérer un véritable petit réseau de 400 kilomètres autour de Toulouse. En 1911, son capital social s'élevait à 4 millions de francs, l'émission d'emprunts obligataires ayant fourni les 6,2 millions de francs supplémentaires nécessaires à l'établissement des lignes. A la même époque, la Compagnie des Omnibus et Tramways F.Pons, qui exploitait les transports urbains dans la seule commune de Toulouse, possédait à peu près les mêmes caractéristiques: un capital de 4 millions de francs et une dette de 5 millions environ. On peut juger ces chiffres en les comparant aux 11,8 millions de francs affectés, en 1911, à la rémunération du seul capital actions de la Compagnie du Midi,qui s'élevait alors à 146 millions de francs. A côté de ces"grandes compagnies" ayant en charge des voies ferrées secondaires, on trouvait des entreprises de taille beaucoup plus modeste, constituées afin de construire et gérer des lignes trop courtes ou trop dispersées pour constituer l'embryon d'un réseau. Les plus petites, mieux contrôlées par des capitaux locaux, n'exploitaient souvent que quelques kilomètres dans une vallée pyrénéenne ou dans une zone rurale peu active. Parmi ces dernières, la Société des tramways Tarascon-Auzat ou celle des Tramways du Quercy, dont le capital seul — 350 000f pour la première, 535 000 f pour l'autre — avait suffi à établir de courtes

liaisons ferrovaires — 10 km en Ariège, 16 km dans le Lot— sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'emprunt.

Qu'il s'agisse de voies ferrées d'intérêt local ou de tramways — la distinction avait surtout un caractère juridique — le principe était toujours le même: la société concessionnaire,qui prenait en charge la construction, partageait les frais de premier établissement avec les collectivités locales. La contribution des deux parties était fixée par la convention: celle du département (ou des communes) était toujours prépondérante et au moins égale à celle de la compagnie (Tramways à vapeur du Tarn), le plus souvent de l'ordre de 60 à 75% du total (C.C.F.S.O., C.F.D.T....), les seules exceptions concernant de très petites lignes (Tramways de Rodez) ou la ligne de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, concédée en 1894 (25%). Les cahiers de charges fixaient les modalités de l'exploitation — normes de sécurité, fréquences...— et les garanties financières offertes par l'autorité concédante. Comme pour les grands réseaux, la rémunération du capital était garantie — de 4 à 6% pour les actions et les obligations — ce qui, selon les cas, pouvait réduire l'excédent ou accroître le déficit du compte d'exploitation. Dans le premier cas, le solde était partagé entre l'Etat et les collectivités locales concédantes; dans le second, il était admis que l'Etat et les collectivités locales rétablissaient l'équilibre par une subvention. Un tel mécanisme n'allait pas sans inconvénient: assuré de son revenu, le concessionnaire pouvait se désintéresser de la bonne marche du service puisque, à la différence des grands réseaux, la subvention n'était pas une avance remboursable portant intérêt. Afin d'éviter de telles tentations, les conventions fixèrent un plafond à la subvention des pouvoirs publics, ce qui laissait à la charge de la compagnie la partie du déficit qui dépasserait éventuellement ce plafond.

Sur ces bases, les assemblées départementales pouvaient décider en toute connaissance de cause. Avant même de ratifier une convention, elles savaient avec précision à combien s'élèverait, dans le pire des cas, la charge financière des lignes d'intérêt local. D'un département à l'autre, des divergences d'appréciation se manifestèrent. Certains conseils généraux restèrent sourds aux revendications locales, estimant qu'après la construction des lignes d'intérêt général concédées en 1883, les réseaux des grandes compagnies étaient suffisamment denses et bien conçus en étoile autour du chef-lieu pour s'accorder avec l'intérêt départemental (Gers, Lot). D'autres, au contraire, s'efforcèrent de corriger des disparités trop criantes, lorsque de trop nombreux cantons restaient à l'écart des lignes de chemin de fer; cette entorse aux principes de la justice distributive acceptable vue de Paris, à l'échelle du pays tout entier, devenait inadmissible lorsque l'initiative en matière d'équipement ferroviaire passait de l'Etat au département.

Le phénomène était particulièrement net dans le Tarn, de part et d'autre de la voie méridienne Rodez-Carmaux-Albi-Castres-Castelnaudary: aux plaines et plateaux de l'ouest, bien dotés en chemins de fer, s'opposaient les Ségalas de l'est qui en étaient totalement dépourvus.

De la même façon, pouvait-on admettre que de gros bourgs ou de vraies petites villes,comme Saint-Céré dans le Lot (3 300 habitants en 1901), soient privés d'une liaison ferroviaire correcte, qu'en Haute-Garonne, une ville comme Revel (5 500 habitants) n'ait pas de relation directe avec Toulouse? Et que dire de Graulhet (8 000 habitants) seule ville de cette importance en Midi-Pyrénées à être privée des avantages d'une voie ferrée d'intérêt général? Même lorsqu'ils étaient bien organisés, les services de correspondance par voitures hippomobiles à partir des gares les plus proches ne pouvaient compenser ces handicaps.

Mais les chemins de fer départementaux devaient-ils être conçus comme de simples embranchements reliant par le chemin le plus court une petite ville ou un gros bourg rural à une grande voie ferrée? Pouvait-on, au contraire, envisager de véritables réseaux de voies secondaires, plus autonomes, centrés sur un chef-lieu ou sur une ville maîtresse d'un département? Fallait-il agir dans le cadre strict du département ou accepter une concertation avec les départements voisins lorsque la situation géographique s'y prêtait? Enfin, l'intérêt économique de ces nouvelles lignes justifiait-il d'aussi lourdes charges pour les finances locales?

En choisissant d'équiper tel ou tel itinéraire plutôt qu'un autre, on s'exposait à mécontenter les cantons oubliés; et comme il ne pouvait plus être question d'en renvoyer la responsabilité au pouvoir central, l'injustice spatiale risquait de conduire au revers électoral. Ne rien faire, c'était mécontenter tout le monde, mais accepter de multiplier les tortillards et les tramways budgétivores, c'était hypothèquer l'action du département en d'autres domaines. A toutes ces questions, furent apportées des réponses diverses et l'on peut classer en trois grandes catégories les chemins de fer secondaires établis en Midi-Pyrénées.

a) <u>de courtes sections isolées</u>.

Certains chemins de fer secondaires n'ont eu qu'un rôle très local,mais parfois très important,et relevaient de la tutelle d'une seule commune urbaine. Qu'il s'agisse des tramways de Rodez (3 kilomètres), des trois lignes de tramways de Lourdes (6 kilomètres au total) ou, à une toute autre échelle, des tramways de Toulouse (91 km en 1911), on entre dans le domaine spécifique des transports urbains que l'on excluera volontiers de ce chapitre, tout comme la desserte de la banlieue suburbaine de Toulouse: pour obtenir le prolongement des lignes de tramways électriques au-delà des limites de la commune de Toulouse,

l'intervention de l'assemblée départementale, en 1914, s'explique seulement par l'absence d'une autorité administrative à l'échelle de ce qui apparaissait déjà comme le grand Toulouse.

b) les embranchements sur les réseaux principaux.

Un grand nombre de lignes départementales furent établies pour relier un petit centre ou un canton rural aux réseaux de la Compagnie du Midi ou de la Compagnie d'Orléans. Ce fut le cas dans de nombreuses vallées des Pyrénées où aucune ligne n'excédait 25 kilomètres, de Marignac au Val d'Aran, de Saint-Gaudens à Aspet, d'Oust à Aulus, de Pierrefitte-Nestalas à Luz et Cauterets, de Saint-Girons à Castillon et de Tarascon à Auzat. De la même façon, greffée sur l'axe Toulouse-Bayonne, une voie ferrée secondaire de Carbonne au Mas d'Azil rompit l'isolement du Volvestre et de ses deux petites "capitales" en déclin, Rieux et Montesquieu. Pour Montaigu et Lavit-de-Lomagne, le Conseil général du Tarn-et-Garonne adopta aussi la solution d'une liaison ferroviaire avec la grande voie Bordeaux-Sète, la jonction s'effectuant respectivement à Valence d'Agen et à Castelsarrasin. Malgré un profil beaucoup plus difficile, au contact de la plaine et du causse, Septfonds et Caylus bénéficièrent également d'un choix identique; les deux bourgs furent reliés à Caussade où passait la grande radiale Toulouse-Paris achevée en 1893. Dans le Lot enfin, la seule ligne secondaire fut établie entre Saint-Céré et la gare la plus proche, Bretenoux-Biars, à 10 kilomètres seulement, sur la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-près-Martel.

Plus complexe, mais tout aussi empirique, apparaît le "réseau" mis en place par la Compagnie des chemins de fer à voie étroite et des tramways à vapeur du Tarn. C'est qu'il fallait ici réparer une anomalie désastreuse du réseau d'intérêt général pour desservir la ville industrielle de Graulhet. Dans un premier temps, en 1895, pour parer au plus pressé fut lancée une ligne de 13 kilomètres, à très faible écartement (60 cm) — solution exceptionnelle, toutes les autres lignes secondaires étant au moins à voie métrique— ,qui permettait d'atteindre Laboutarié, où s'effectuait le raccordement avec le chemin de fer Albi-Castres de la Compagnie du Midi(635). Dans le prolongement, cinq kilomètres supplémentaires assurèrent ensuite la liaison avec le gros bourg de Réalmont (2 500 habitants), que la voie ferrée principale avait aussi laissé à l'écart, bien que Laboutarié comptât à peine 200 habitants. La Compagnie concessionnaire obtint ensuite, en deux temps, la concession de deux autres lignes à voie étroite, au départ de Graulhet: l'une, ouverte en 1903, jusqu'à la petite ville de Lavaur(21 km), l'autre, achevée en 1924 seulement, qui se séparait de la précédente à mi-parcours pour se diriger vers Saint-Sulpice(13,5 km supplémentaires).

Ainsi constituée, la modeste "étoile ferroviaire" de Graulhet ne pouvait guère compenser le tort causé à la ville lors de l'établissement du réseau ferré d'intérêt général. Elle rendit pourtant d'appréciables services à l'industrie: en 1911, 29 000 tonnes avaient circulé de Graulhet à Laboutarié, ce qui contribuait à une densité exceptionnelle de trafic sur une ligne secondaire. En 1933 encore, malgré la concurrence des transports routiers, quelques 6 000 tonnes passaient toujours d'une compagnie à l'autre en gare de Laboutarié; par contre les sections Graulhet-Lavaur et Graulhet-Saint-Sulpice, beaucoup moins fréquentées, assuraient essentiellement le transport local des voyageurs et, plus rarement, la correspondance avec les trains de la Compagnie du Midi à Lavaur ou de la Compagnie d'Orléans à Saint-Sulpice.

c) *l'amélioration de carrefours ferroviaires déjà actifs.*

A la différence de Tarbes, d'Auch, de Cahors et de Rodez, qui n'en bénéficièrent pas, l'établissement des voies ferrées d'intérêt local accrut le rayonnement de Montauban, d'Albi, de Castres, et surtout de Toulouse. Déjà bien situées sur le réseau d'intérêt général, les trois premières de ces villes voyaient ainsi confirmer leur place privilégiée dans l'organisation de l'espace régional, et Toulouse, désormais dotée d'une véritable étoile de voies ferrées secondaires, apparut encore mieux placée pour prétendre au rôle de métropole régionale.

- Montauban. Carrefour ferroviaire de première importance, fort bien placée à la bifurcation des axes Bordeaux-Sète et Toulouse-Paris, Montauban souffrait incontestablement de la proximité de Toulouse qui contrôlait le trafic interrégional assuré par ces deux lignes, alors que Moissac et Castelsarrasin lui disputaient une partie de son influence au plan local, dans le département du Tarn-et-Garonne. Si elles ne pouvaient modifier beaucoup cette situation, les trois lignes secondaires, vers Molières, Monclar-de-Quercy et Verdun-sur-Garonne, accentuèrent la domination exclusive du chef-lieu dans un rayon d'une trentaine de kilomètres, en intensifiant les échanges entre la ville et des campagnes où se développaient alors les cultures maraîchères et fruitières.

- Albi et Castres. Dans le Tarn, l'équipement ferroviaire centré sur Castres et Albi n'avait fait que renforcer l'équilibre séculaire entre les deux villes. Tout naturellement, lorsque le Conseil général décida de confier à la Compagnie des Chemins de fer Départementaux du Tarn (C.F.D.T.) des lignes d'intérêt local pour desservir les

Ségalas de la bordure occidentale du Massif Central, il prit en compte cette situation.

En attendant la construction d'une ligne vers Saint-Affrique, concédée à la Compagnie du Midi, Albi fut reliée à Valence (30 kilomètres) et à Alban (31 kilomètres) par des voies métriques. Malgré une topographie plus tourmentée, deux autres lignes totalisant 92 kilomètres établirent une liaison entre Castres et les cantons isolés des Monts de Lacaune. L'une desservait Lacaune (3 500 habitants) et atteignait Murat-sur-Vèbre (2 500 habitants), l'autre s'en séparait au Bouissas pour gagner Brassac (2 000 habitants).

Ainsi complétée, l'étoile ferroviaire de Castres, s'enrichit encore de deux lignes nouvelles exploitées par une autre compagnie, les Voies Ferrées du Midi (V.F.D.M.), et concédées simultanément par les départements du Tarn et de la Haute-Garonne. Ces deux lignes doublaient en fait, par des itinéraires différents, des liaisons déjà assurées par la Compagnie du Midi, ce qui, dès l'origine, les cantonnait dans un rôle très local. La première reliait Castres à Revel par Dourgne et Sorèze (34 kilomètres), la seconde allait de Castres à Toulouse par Puylaurens et Verfeil (77 km) . Entre Castres et Toulouse, le trajet était un peu plus court que celui de la "grande" ligne du Midi par Lavaur et Saint-Sulpice (86 kilomètres), mais les conditions de desserte, malgré la traction électrique, n'étaient pas suffisantes pour lui donner l'avantage. Aucune des deux lignes ne réglait d'ailleurs de façon satisfaisante le problème des relations entre Castres et Toulouse. Depuis le milieu du XIX° siècle, c'était pourtant la troisième solution mise en oeuvre, le premier itinéraire ayant été établi par Revel et Castelnaudary. Dans les collines à fortes pentes du Lauragais, le tracé le plus direct, celui de la route, avait l'inconvénient majeur pour un chemin de fer de recouper de multiples lignes de crêtes, et le souci de suivre une vallée le plus longtemps possible, celle de l'Agoût ou celle du Girou, entraînait toujours un détour préjudiciable à des relations rapides. Quant à la ligne de Castres à Revel, elle ne faisait que renforcer l'emprise de la cité tarnaise sur les villages qui jalonnent l'escarpement de la Montagne Noire, alors que celle de la Compagnie du Midi coupait plus directement à travers la plaine, dans la dépression périphérique.

- Toulouse. En Haute-Garonne, six grandes lignes assuraient déjà au départ de Toulouse des relations directes et faciles avec tous les chefs-lieux des départements limitrophes. Cette situation exceptionnelle était de nature à promouvoir au rang de métropole régionale l'ancienne capitale du Languedoc, dont le poids démographique n'avait cessé de s'accroître par rapport à toutes les autres villes de Midi-Pyrénées. Mais la région n'ayant aucune existence juridique, cela ne pouvait dépendre d'une simple décision administrative; il fallait que cette cohésion géographique autour

de Toulouse s'inscrive dans les faits : l'affirmation d'une véritable "région toulousaine" passait par l'intensification des relations entre son centre et ses différentes parties, et ces relations devaient au moins équilibrer celles qui s'établissaient directement entre des villes comme Albi, Auch ou Montauban et le reste du pays. On semblait loin du compte à la fin du XIX° siècle, et Toulouse se distinguait des autres villes plutôt par sa taille que par la nature de ses fonctions.

Quoi qu'il en fût, si elle n'impliquait pas automatiquement une organisation régionale centrée sur Toulouse, la configuration du réseau ferroviaire ne constituait pas un obstacle, au contraire. Dans le sud-ouest de la France, seule Bordeaux pouvait rivaliser avec Toulouse, mais l'éloignement entre les deux cités était tel que leur concurrence relevait davantage des virtualités que des réalités. Si l'on s'en tient aux possibilités et aux contraintes du système de transport mis en place depuis 1850, rien n'était joué avant la première guerre: Tarbes, voire Bayonne, Agen et Cahors pouvaient, selon les circonstances, basculer dans l'orbite de l'une ou l'autre ville, les relations ferroviaires étant aussi commodes dans les deux directions. Vers l'est et le nord-est au contraire, l'influence toulousaine pouvait s'étendre plus facilement vers le Midi méditerranéen et le Rouergue. Toutefois, les progrès de la viticulture avaient déjà tendance à créer une solidarité de fait plus active entre Carcassonne et les départements bas-languedociens. Quant à l'ouverture de la voie ferrée Carmaux-Rodez, en 1903, si elle allait dans le sens d'une amélioration des relations entre Toulouse et le Rouergue, elle ne pouvait remettre en question l'attraction que les villes du Bas-Languedoc exerçaient depuis fort longtemps sur le sud-Aveyron.

Avant de rêver à l'organisation future de cette vie régionale, il fallait s'attacher à nouer des relations encore plus nombreuses et plus actives avec des contrées beaucoup plus proches de Toulouse. Qu'il s'agisse du transfert des revenus ou des produits agricoles, des liens fort anciens associaient la ville et les campagnes mais ils avaient un peu tendance à se relâcher. D'une part l'emprise foncière citadine s'effritait lentement mais inexorablement au profit de petits propriétaires ruraux. D'autre part, depuis la création du réseau ferroviaire, le commerce du blé ne passait plus nécessairement par Toulouse, comme au temps où les expéditions lointaines étaient assurées par le canal du Midi: la multiplication des halles aux grains dans de nombreuses petites villes ou dans de gros bourgs desservis par le chemin de fer témoignaient largement de ce phénomène.

Souci de retrouver une position menacée dans les campagnes? Désir d'attirer une clientèle plus nombreuse vers les commerces et les services qui commençaient à prospérer au chef-lieu? Volonté de faciliter l'accès de

ces commerces et de ces services à des populations rurales mal desservies par les grandes lignes de chemins de fer dans un département très étiré en latitude? Tous ces facteurs ont dû jouer pour vaincre les réticences du Conseil général de la Haute-Garonne, longtemps hostile à la création de lignes d'intérêt local, et qui s'engagea dans cette politique avec beaucoup de prudence, à partir de 1894.

Entre les voies ferrées menant de Toulouse à Auch et à Saint-Gaudens, existait une vaste zone fort mal desservie. Essentiellement agricole, elle s'organisait autour de très gros bourgs aux caractères urbains indéniables, comme c'était souvent le cas dans les pays gascons, et la limite départementale ne pouvait masquer la parenté profonde de centres comme Samatan (2 200 habitants en 1901) ou Lombez (1500 hab.) dans le Gers, et Boulogne-sur-Gesse (1 900 hab.) ou l'Isle-en-Dodon (2 300 hab.) en Haute-Garonne, voire Rieumes (2 200 hab.) ou Saint-Lys (1 300 hab.) plus proches de Toulouse. L'idée de relier entre eux tous ces bourgs paraissait logique, ne serait-ce qu'au nom de la justice spatiale distributive prônée par les assemblées départementales. Cela supposait sans doute un tracé un peu contourné qu'accentuerait encore la topographie; mais, tous comptes faits, les perspectives de trafic — produits agricoles et voyageurs — n'étaient pas négligeables. De toutes les lignes secondaires étudiées autour de Toulouse, celle de Boulogne-sur-Gesse était même la seule à offrir quelque espoir de rentabilité. Après accord avec le Conseil général du Gers, elle fut concédée en 1894 à M.Mandement, entrepreneur de travaux publics, chargé de constituer une société spécifique, la Compagnie du chemin de fer de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, dont le siège admistratif s'installa ...à Paris.(**621**)

A l'entrée de Toulouse, la ligne se raccordait à la voie ferrée du Midi menant à Auch, en gare de Saint-Cyprien, sur la rive gauche de la Garonne. Cette station ayant été jugée trop excentrique, la voie ferrée de Boulogne fut prolongée vers le centre de la ville jusqu'au faubourg Saint-Cyprien, et une gare construite spécialement, la gare Roguet, accueillit bientôt un trafic non négligeable. De toutes les lignes secondaires, celle de Boulogne a été la mieux construite, presque entièrement en site propre et avec un tracé fort correct malgré la volonté de desservir tous les bourgs de la contrée traversée; seuls Saint-Lys et Sainte-Foy de Peyrolières, laissés à l'écart de la voie principale, lui étaient rattachés par un embranchement de 7 kilomètres. Ouverte au trafic en 1901, ses premiers résultats encouragèrent le Conseil général à poursuivre l'équipement du département en voies ferrées secondaires. Devenue la C.C.F.S.O., la Compagnie concessionnaire se vit chargée d'assurer d'autres relations: Toulouse-Cadours avec embranchement sur Lévignac, puis Toulouse-Saint-Sulpice sur Lèze se prolongeant en Ariège jusqu'au Mas d'Azil,

Toulouse-Revel et Toulouse-Villemur. Equipées plus sommairement, toutes ces lignes, classées dans la catégorie des lignes de tramways, étaient le plus souvent posées sur les accotements des routes et les sections en site propre n'occupaient qu'une petite partie du total: 58% entre Toulouse et Cadours, 40% à peine de Toulouse au Mas d'Azil. Outre les petites villes et les bourgs situés aux extrémités, de nombreux petits centres ruraux furent ainsi desservis: les villages de la vallée de la Lèze, entre Ariège et Garonne, mais aussi Grenade (3 600 habitants en 1901), Fronton (2 100 hab.) et Caraman (1800) qui purent intensifier leurs relations avec Toulouse.

Avec Saint-Gaudens-Aspet et Carbonne-Rieux-Le Mas d'Azil qu'elle exploitait également, la C.C.F.S.O. contrôlait, à la veille de la guerre de 1914, un véritable réseau de 407 kilomètres, particulièrement adapté au semis de gros bourgs qui caractérisait les campagnes toulousaines Si l'on ajoute la ligne Toulouse-Castres par Verfeil, concédée en 1914 à la Compagnie des Voies Ferrées du Midi (VFDM), mais achevée en 1930 seulement, Toulouse se trouvait placée au centre d'une remarquable étoile ferroviaire double, constituée par six voies ferrées secondaires et six voies ferrées d'intérêt général. Il était sans doute regrettable que la coordination des deux systèmes ferroviaires n'ait pas été mieux conçue, mais l'établissement des voies ferrées secondaires avait été trop empirique et on avait plutôt pensé en termes de lignes indépendantes qu'en termes de réseau. Ainsi, non seulement les échanges avec les grandes lignes, déjà compliqués par l'écartement différent des voies, laissait très souvent à désirer faute d'équipements corrects, mais l'interconnexion même des lignes secondaires resta à l'état de projet. On choisit d'établir les terminus des trains de Cadours et du Mas d'Azil en gare Roguet, comme pour la ligne de Toulouse à Boulogne; ce regoupement contribua à donner pendant très longtemps au faubourg Saint-Cyprien un caractère et une vie particluliers: véritable porte de la Gascogne, c'est là que s'établissaient contacts et transactions entre la ville et la campagne, là que se développèrent entrepôts et marchés de produits agricoles. Par contre, le raccordement avec le réseau du Midi s'effectuait en gare Saint-Cyprien, ce qui n'était sans doute pas la solution idéale. Eloignée du centre de la ville, cette gare au trafic modeste (71 000 tonnes de marchandises et 200 000 voyageurs en 1911) apparaissait surtout comme une annexe destinée à éviter l'encombrement de la gare Matabiau, plaque tournante du réseau d'intérêt général, qui, reconstruite et agrandie au début du siècle, ne pouvait faire face à l'accroissement rapide du trafic (835 000 tonnes et 2 millions de voyageurs en 1911).

Pour les lignes de Villemur et de Castres, confondues dans la commune de Toulouse, la jonction avec le réseau du

Midi était a priori plus commode; le terminus avait été établi près du faubourg Bonnefoy, dans la cour annexe de la gare Matabiau. Mais à l'autre extrêmité de ces lignes, aussi, à Villemur comme à Castres, avait été réalisé le raccordement avec les gares du Midi, ce qui rendait souvent inutile l'acheminement vers Toulouse des marchandises et des voyageurs pour une destination lointaine.

Quant à la ligne de Revel, son terminus en bordure du canal du Midi, à hauteur du port Saint-Sauveur, excluait pratiquement tout échange avec le réseau d'intérêt général et avec les autres chemins de fer secondaires, ce qui accentuait encore le rôle exclusivement local de cette liaison.

Une telle situation compliquait sérieusement la gestion de la C.C.F.S.O. Tout transfert de marchandises ou de matériel roulant d'une ligne à l'autre s'avérait fort difficile en l'absence de liaison entre ses trois gares toulousaines. Le Conseil général adopta bien un projet de raccordement en 1913, mais la guerre en différa l'exécution. Plusieurs fois repris par la suite, en 1926 et en 1933, il fut définitivement abandonné en 1936. La C.C.F.S.O. n'invoquait d'ailleurs que des raisons techniques — transfert de matériel, économie de personnel — lorsqu'elle s'efforçait d'obtenir l'aide despouvoirs publics pour réunir entre elles toutes ces lignes dans Toulouse. Associant des lignes indépendantes les unes des autres, son réseau contribuait essentiellement à multiplier les relations entre Toulouse et une vaste zone rurale. Au début du siècle et pendant l'entre-deux-guerres, il correspondait assez bien à la zone où s'exerçait l'influence prépondérante de la ville. Au-delà, l'organisation d'une véritable région restait encore à l'état d'ébauche.

*

* *

Construites à l'économie, trop tardivement, et handicapées gravement par la pénurie de matériel et de combustible pendant la guerre et les années qui suivirent, les lignes secondaires furent les premières victimes de la concurrence des transports routiers et la réaction de leurs gestionnaires, privés de moyens financiers, prolongea tout au plus leur survie de quelques années. L'introduction d'un matériel plus performant — automotrices à accumulateurs, autorails diesel — assura des gains de temps fort appréciables pour le transport des voyageurs, sans réussir à éviter les premières fermetures. Le Conseil général du Tarn-et-Garonne en prit l'initiative en 1932, en limitant le service à un seul jour par semaine sur la plupart des lignes du département. La même année, la desserte de Tarascon-Auzat était abandonnée dans l'Ariège. Mais la grande vague d'abandons se situe en 1937-1939, au moment précisément où

le réseau d'intérêt général atteignait son extension maximale en Midi-Pyrénées, à la veille de la nationalisation. Reconnue d'utilité publique en 1905, la dernière ligne fut ouverte au trafic sur le réseau de la Compagnie du Midi, entre Carmaux et Vindrac, au cours de l'année 1937; quelques mois plus tard, son exploitation était abandonnée. A la veille de la guerre s'achevait ainsi sur un échec près d'un siècle au cours duquel le chemin de fer, en position de monopole, avait fixé les grandes lignes de force de l'espace géographique, imposant à la vie de relation des orientations et des contraintes qui l'affectent encore aujourd'hui.

*

* *

VIII. LES RESEAUX FERROVIAIRES A L'EPREUVE DES FAITS

L'EVOLUTION DE L'EXPLOITATION ET DES TRAFICS

Au fur et à mesure que s'étendaient et se perfectionnaient les réseaux, le monopole des chemins de fer se révélait plus exclusif. Non seulement le nouveau mode de transport détournait à son profit des courants de trafic, qui empruntaient auparavant routes et voies d'eau, mais, presque partout, il bénéficiait aussi de l'intensification des échanges.

Entre 1861 et 1900, sur l'ensemble des voies ferrées françaises, le trafic kilométrique de marchandises quadrupla et le nombre de voyageurs transportés fut multiplié par sept. Dans les années qui précédèrent la première guerre mondiale, au moment où les différents réseaux atteignaient leur extension maximale, cet essor ne se ralentit pas: entre 1900 et 1913, le trafic de marchandises exprimé en tonnes-kilomètres progressa encore de 58% et celui des voyageurs, calculé en voyageurs-kilomètres, de 38%.

Face à ces succès ferroviaires, les premières tentatives d'organisation de transports routiers paraissaient alors bien téméraires. On estimait que l'autobus permettrait, tout au plus, de tirer de leur isolement quelques cantons ruraux, trop peu peuplés ou difficilement accessibles pour avoir justifié la construction d'une voie ferrée. Quant à l'automobile individuelle, moins de 100 000 exemplaires circulaient en 1913, et son utilisation relevait encore de l'exploit sportif ou du caprice de nantis.

1. Les sources statistiques.

La présentation chronologique adoptée dans ces chapitres ne saurait faire oublier l'ordre inverse suivi par la recherche qui les nourrit, et qui s'imposa avec la nécessité d'aller rechercher dans le passé l'origine de phénomènes et de caractères essentiels dans l'organisation actuelle de l'espace

géographique. Au fur et à mesure qu'avançait ce travail, se forgeait le sentiment que tout — ou presque — s'était joué précocement dans cette région. Encore fallait-il s'efforcer de mesurer ce qui n'était qu'une intime conviction. Magie du chiffre? Souci excessif d'une (fausse?) sécurité? Volonté d'équilibrer une approche trop "littéraire" de mécanismes que géographes ou économistes appréhendent aujourd"hui avec le souci peut-être abusif de tout quantifier? — Mais, l'absence de chiffres ou d'équations suffit-elle pour dénier tout caractère "scientifique" à une démarche et lui attribuer le label un peu méprisant de "littéraire" — Toujours est-il que la tentation était grande d'utiliser l'abondante manne statistique relative aux transports ferroviaires, minutieusement élaborée entre 1870 et 1914.

Compagnies de chemins de fer et Ministère des Travaux publics firent alors assaut d'imagination pour livrer au public d'imposantes séries de chiffres, qui combleraient d'aise bien des chercheurs si les administrations et les entreprises privées actuelles leur offraient les mêmes renseignements sur leurs activités. Pour la seule année 1911, les deux forts volumes publiés par le Ministère des Travaux publics, sous le titre "Statistique des Chemins de fer français", comptent près de 1 500 pages, dont les deux-tiers sont entièrement consacrées aux voies ferrées d'intérêt local et aux tramways. Rien ne semblait échapper à la sagacité des experts, ni les résultats d'exploitation, au franc près, des 10 kilomètres de voie métrique qu'empruntait le tramway entre Bretenoux et Saint-Céré, dans le Lot, ni le nombre précis (exact?) des voyageurs, ventilé selon la classe utilisée, dans le plus modeste tortillard d'un canton à l'abandon. Cette statistique officielle, dite souvent "Statistique ministérielle", fut publiée chaque année de 1887 à 1913. A la différence de celle qui l'avait précédée, elle présente un intérêt beaucoup plus grand pour la géographie et l'histoire régionales, car elle mentionne le trafic de chaque ligne ou section de ligne.

A la même époque, de 1876 à 1900, le Ministère des Travaux Publics réalisait aussi, chaque année, un remarquable "Album de Statistiques et Graphiques", où la majorité des planches, fort bien renseignées, était consacrée aux différents modes de transport. A l'heure de la cartographie statistique automatisée, une telle production laisse encore plein d'admiration.

Pour compléter, si nécessaire, ou corriger ces données, on peut aussi recourir aux renseignements que fournissaient régulièrement les diverses compagnies. Malheureusement, il ne semble pas que les documents relatifs au réseau du Midi aient été conservés, et tout laisse à penser que ceux du P.O. ont été détruits il y a quelques années. Seuls les rapports annuels des Conseils d'Administration sont encore disponibles et peuvent apporter d'utiles compléments dans la

mesure où ils récapitulent, en annexe, des données que ne reprenait pas la Statistique ministérielle. C'est le cas, en particulier, des rapports de la Compagnie du Midi, qui donnent systématiquement le trafic précis de toutes les gares du réseau, quelle que soit leur importance (tonnages expédiés et reçus, nombre de voyageurs expédiés).

Cette abondance de renseignements disparaît cependant au moment de la première guerre mondiale, et, la paix revenue, on s'est borné à publier les résultats essentiels, réseau par réseau, en négligeant le détail de leur répartition ligne par ligne.

Si la masse des données disponibles ne saurait être dédaignée, elle ne doit pas cependant susciter de trop grands espoirs. Les statistiques de chaque compagnie qui nous sont parvenues par le biais des rapports des Conseils d'administration ne peuvent guère servir à des comparaisons entre lignes ou gares appartenant à des réseaux différents. Pour Midi-Pyrénées, par exemple, le trafic des gares exprimé en tonnes de marchandises et en nombre de voyageurs, n'est disponible que pour les lignes de la Compagnie du Midi, la Compagnie d'Orléans ne fournissant, elle, que le montant des recettes de chaque station. En ce domaine, les seules données homogènes concernent l'année 1881, l'Album de Statistiques et Graphiques de 1883 renfermant une carte générale des trafics voyageurs et marchandises pour l'ensemble des gares du pays.

Une autre difficulté majeure, pratiquement insurmontable, surgit à propos des gares exploitées en communauté par deux compagnies. C'est malheureusement le cas de quelques unes parmi les plus importantes de la région: Albi-Orléans, Montauban, Agen, Rodez et Toulouse. Faute de précisions sur les transferts d'un réseau à l'autre, marchandises et voyageurs en transit sont comptés deux fois, au titre des arrivées par une compagnie, au titre des expéditions par l'autre. Et il s'agit souvent de forts pourcentages du trafic total, comme le prouvent, a posteriori, les renseignements relatifs à l'année 1933 publiés par la Compagnie du Midi dans le rapport du Conseil d'administration: près du quart du trafic total comptabilisé par cette seule compagnie en gare de Toulouse-Matabiau, 75% à Albi-Orléans, plus de 90% à Montauban! Faute d'indications de cet ordre pour les années antérieures, il est donc impossible de comparer l'activité des gares situées à la jonction de deux réseaux et celle de stations gérées par une compagnie unique. Ce problème est à l'origine de nombreuses erreurs d'interprétation et se pose d'ailleurs chaque fois qu'il s'agit de regrouper les statistiques de différents réseaux afin d'obtenir des résultats pour l'ensemble du pays: en additionnant simplement certaines données, le Ministère des Travaux Publics surestimait les tonnages réels et le nombre de voyageurs transportés, comptant deux fois marchandises et voyageurs

passant d'un réseau à l'autre. Un tel mode de calcul n'était exact que pour les trafics kilométriques. Dans la seconde édition de son Annuaire rétrospectif, parue en 1966, l'INSEE s'est efforcé de rectifier des séries statistiques publiées antérieurement, et directement issues de la Statistique ministérielle.

En d'autres domaines, la Statistique ministérielle n'est pas non plus très satisfaisante. Les résultats du trafic ligne par ligne sont présentés sans tenir compte de l'inégale fréquentation des sections exploitées. Certains regroupements établis sur une base juridique, en fonction des traités de concessions, n'ont aucune justification économique. La ligne Toulouse-Bayonne (319 kilomètres), concédée en une seule fois, est ainsi considérée comme un tout alors que, selon toute vraisemblance, elle associait des sections beaucoup plus chargées que d'autres. Plus grave sans doute se révèle l'habitude de comptabiliser tous les tonnages circulant entre Montauban et Rodez — l'ancien Grand Central — alors qu'il aurait fallu isoler le parcours Lexos-Montauban, beaucoup moins utilisé depuis qu'existait la liaison directe Lexos-Toulouse. La prudence s'impose donc toujours, et, dans certains cas, il est même préférable de ne pas utiliser les résultats publiés: sur la ligne Capdenac-Brive, ils ne représentent que des additions ou des moyennes aberrantes entre le trafic effectif de cette voie et celui de Brive-Périgueux, bien qu'une infime partie des marchandises et des voyageurs effectuât la totalité du parcours Capdenac-Périgueux.

Ces quelques exemples montrent bien le souci essentiel de l'Etat et des compagnies. Le premier objectif de la Statistique ministérielle était avant tout d'affecter à chaque ligne recettes et dépenses d'exploitation qui lui revenaient, afin de faire jouer le plus strictement possible les clauses financières complexes (garantie d'intérêt, revenu réservé...) qui liaient les deux parties. Ceci explique, bien entendu, que la classification des lignes ait été effectuée en fonction des différents traités de concession. Lorsque cela s'avéra possible, quand la collecte des informations commença à être rôdée, entre 1887 et 1913, on publia en outre des informations relatives aux tonnages et aux nombres de voyageurs, mais sans jamais remettre en cause la répartition des lignes ou des sections de lignes. Dans certains cas, il faut donc se méfier des interprétations trop hâtives et tenter de corriger certains regroupements juridiques qui paraissent extravagants d'un point de vue géographique.

Au moment de l'extension maximale des réseaux ferroviaires, les lignes d'intérêt général exploitées dans la région Midi-Pyrénées totalisaient environ 2 350 kilomètres et se répartissaient de façon fort inégale entre la Compagnie du

Midi (75%) et la Compagnie d'Orléans (25%). Pour la Compagnie du Midi, les lignes de Midi-Pyrénées représentaient 40% du réseau dans lequel elles jouaient un rôle essentiel, les variations de leur activité influençant largement les résultats généraux de l'exploitation. Au contraire, la Compagnie d'Orléans ne contrôlait dans la région que 7% des lignes dont elle assurait l'exploitation. On admettra donc qu'en l'absence de données détaillées relatives aux trafics de toutes les gares ou de toutes les lignes, l'étude ait été limitée, soit au seul réseau de la Compagnie du Midi, soit à la partie de ce réseau située en Midi-Pyrénées, chaque fois qu'une telle approche géographique s'est révélée possible, fût-ce au prix de fastidieux calculs.

2. L'évolution générale du trafic jusqu'à la première guerre.

9 500 kilomètres en 1860, 38 000 km en 1900, près de 40 000 km en 1913, pendant un demi-siècle, les nombreuses constructions de lignes d'intérêt général ne suffisent pas à expliquer la progression spectaculaire du trafic ferroviaire en France, car, dans le même temps, la densité moyenne du trafic n'a cessé de s'améliorer. En moyenne, pour chaque kilomètre exploité, le tonnage annuel de marchandises a augmenté de 30% entre 1860 et 1900, et le nombre de voyageurs s'est accru de 34%. L'extension des réseaux et leur utilisation plus intensive sont indissociables: le plus souvent, c'est la mise en exploitation de petites lignes peu chargées, au rendement médiocre, qui a permis d'obtenir de tels résultats en drainant de nouveaux trafics vers des axes déjà bien fréquentés. Les compagnies le savaient bien. On ne saurait donc juger du rendement réel d'une ligne en ne prenant en compte que sa fréquentation; ce serait oublier l'amélioration de la productivité qu'entraînait sur d'autres lignes marchandises et voyageurs qu'elle leur procurait.

Jusqu'à la première guerre mondiale, dans une région où la médiocrité de la vie économique semblait pourtant peu propice aux grandes spéculations ferroviaires, la Compagnie du Midi, privée d'un débouché parisien à la différence de toutes ses rivales, et empêchée par le P.L.M. d'atteindre Marseille, n'en a pas moins enregistré d' honnêtes résultats, contribuant pour une part non négligeable à l'essor général du trafic ferroviaire du pays.

Entre 1860 et 1880, le tonnage kilométrique de marchandises a triplé sur le réseau du Midi. Cette croissance, trop exclusivement liée aux expéditions de produits agricoles (1/3 des tonnages en 1882) fut brutalement compromise par la crise du phylloxéra et le ralentissement général de l'activité économique à la fin du siècle. Il fallut une décennie pour que le trafic retrouve le niveau record qu'il

avait atteint en 1882, mais à partir de 1893, la progression reprit avec vigueur et ne faiblit plus jusqu'à la première guerre. En 1913, les 13,5 millions de tonnes qui empruntèrent le réseau du Midi représentaient un trafic de 1763 millions de tonnes-kilomètres, deux fois plus important que celui de 1893. (fig. 13)

Globalement, l'ouverture de nombreuses lignes déficitaires — le réseau comptait 4 080 km en 1913, au lieu de 3 100 en 1893 et 910 en 1861 — n'avait donc pas compromis la densité du trafic: pour chaque kilomètre exploité, on comptait en moyenne 410 000 tonnes en 1911, soit 30% de plus qu'en 1861. Ce résultat, qui demeurait malgré tout très en deçà de la moyenne nationale (592 000 tonnes) plaçait le réseau du Midi au même rang que celui du P.O. (390 000 tonnes). Au total donc, ni le record du Nord (1 250 000 tonnes) ou les brillants succès de l'Est (880 000 tonnes) et du P.L.M. (710 000 tonnes), ni la médiocrité des lignes gérées par l'Etat dans l'Ouest du pays (300 000 tonnes sur l'ancien réseau de l'Ouest racheté en 1908 et 200 000 tonnes sur les autres lignes).

Pour le transport des voyageurs, pratiquement indifférent aux fluctuations de la conjoncture économique, la croissance fut beaucoup plus régulière (fig. 13). Le nombre de voyageurs transportés est passé de 2,6 millions en 1861 à 20 millions en 1899, pour atteindre 28,5 millions en 1913. Toutefois, exprimé en voyageurs-kilomètres, ce trafic a progressé un peu moins vite car le parcours moyen effectué par chaque voyageur n'a cessé de diminuer, passant de 68 kilomètres en 1861 à 47 kilomètres en 1892, avant de se stabiliser à ce niveau dans les années 1900-1910. Une telle évolution, qui affectait à un moindre degré le transport des marchandises — le parcours moyen d'une tonne est passé de 169 kilomètres en 1861 à 130 kilomètres à la veille de la guerre —, témoigne du rôle régional beaucoup plus affirmé des lignes du Midi, au fur et à mesure que s'étendait le réseau. Progressivement, la voie ferrée, qui servit d'abord aux échanges à longue distance, s'était imposée pour les transactions entre villes et contrées plus proches. Cela ne fut pas suffisant pour que la densité moyenne de voyageurs par kilomètre exploité (335 000 en 1911) se hisse au niveau atteint sur les autres réseaux. Seul le P.O. obtenait un résultat très voisin (353 000), mais en ce domaine, même l'Ouest (474 000) devançait largement la Compagnie du Midi, se classant presque à égalité avec le P.L.M. (468 000) et l'Est (485 000). Comme pour les marchandises, le Nord détenait le record absolu (751 000) et les seules lignes de l'ancien réseau de l'Etat souffraient de la plus faible fréquentation (227 000).

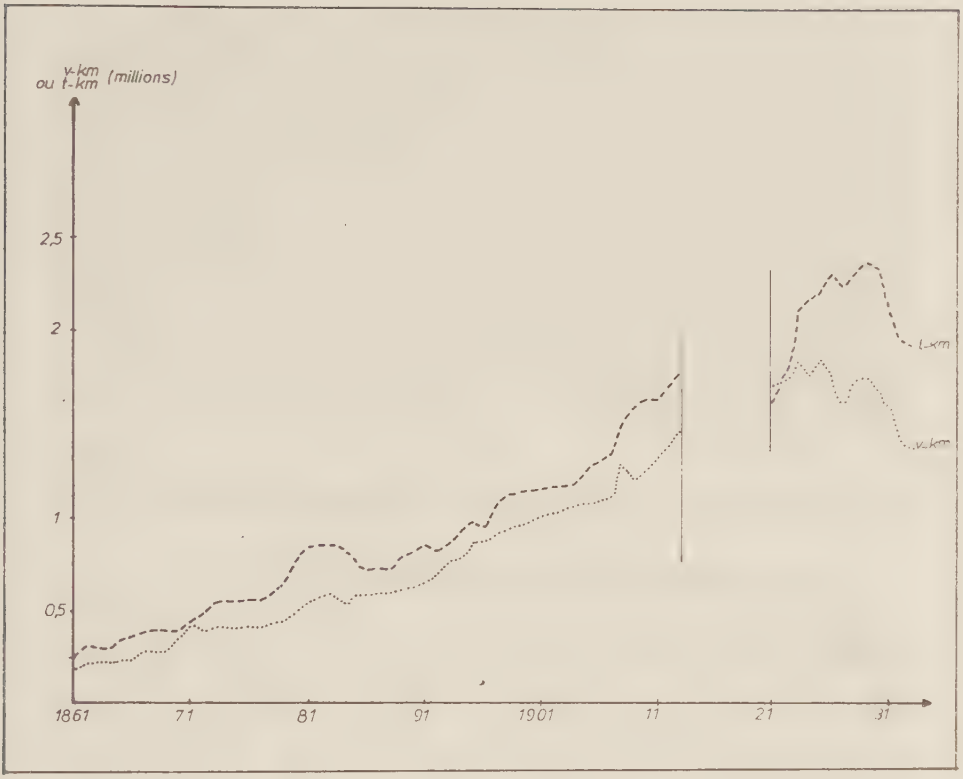


FIG. 13 . L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU DE LA COMPAGNIE DU MIDI (1861-1933).*

*1933 : fusion des exploitations P.O-Midi .

Sources. Rapports annuels de la Cie du Midi et Statistique ministérielle des chemins de fer.

Sans doute bien imparfaites dans le détail, les statistiques ferroviaires sont suffisamment explicites si l'on s'en tient aux résultats d'ensemble des grands réseaux. Avant même la première guerre mondiale, on distinguait déjà nettement, de part et d'autre d'une ligne Marseille-Le Havre, ces deux France qui nourriront, un demi-siècle plus tard, les réflexions des géographes et des premiers responsables de l'aménagement du territoire. Le domaine de la Compagnie du Midi, qui incluait la majeure partie de l'actuelle région Midi-Pyrénées, se trouvait entièrement dans cette France de l'Ouest-Sud-Ouest, en proie au dépeuplement, peu urbanisée, et dont la "vocation agricole" n'était au fond que le corollaire d'une industrialisation déficiente. Dans ces conditions, on ne saurait s'étonner de la modestie des trafics ferroviaires tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Une analyse plus fine permet d'ailleurs de préciser un peu les causes et les manifestations de cette situation dans le midi-pyrénéen.

3. Les principaux courants de trafic en Midi-Pyrénées

a) la suprématie de l'axe Bordeaux-Sète.

Equipé prioritairement et sans cesse perfectionné, l'axe Bordeaux-Sète a toujours concentré l'essentiel du trafic ferroviaire dans le sud-ouest français. Un moment perturbée par la crise du phylloxéra, la progression des tonnages-kilométriques a suffi pour conserver à cette ligne au moins la moitié de l'activité totale du réseau de la Compagnie du Midi, dont la longueur ne cessait pourtant de s'accroître. Les 480 kilomètres de la voie Bordeaux-Sète qui formaient encore 52,7% de ce réseau en 1861, n'en représentaient plus que 28% dès 1868 après la mise en service des voies pyrénéennes et à peine 12% en 1911; malgré cela leur poids dans le trafic total s'est toujours maintenu à un niveau très supérieur: 87% en 1861, 73% en 1868 et 48% en 1911, si l'on prend en compte le trafic kilométrique des marchandises, 35% en 1897, 30% en 1911 pour le trafic voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres.

Cette excellente fréquentation donnait à l'axe Bordeaux-Sète une densité de trafic qui le classait au rang des grands itinéraires ferroviaires du pays. En 1876, avec un tonnage moyen de 930 000 tonnes par kilomètre, la section Toulouse-Sète égalait Bordeaux-Paris (902 000 tonnes) et n'était devancée que par quelques grandes radiales particulièrement chargées, Paris-Lyon (1 510 000t) et son prolongement Lyon-Marseille, qui détenait le record avec 2 709 000tonnes, Paris-Lille (1 750 000 t), Paris-Aulnoye (1 618 000t) et Paris-Rouen (1 220 000t). A la veille de la première guerre, avec une moyenne de 1 636 000 tonnes, l'ensemble de l'axe

Bordeaux-Sète conservait cette bonne position, toujours devant Paris-Bordeaux, mais assez loin derrière les grandes artères ferroviaires issues de Paris et se dirigeant vers le Nord, l'Est et le Sud-Est du pays ou la Basse-Seine. Par contre, la densité du trafic voyageurs apparaissait relativement plus modeste (825 000 voyageurs par kilomètre) inférieure de moitié à celle de Paris-Bordeaux, et à peu près égale à celle de sections moins prestigieuses comme Orléans-Limoges ou Tours-Nantes.

Confrontés aux résultats des autres lignes de Midi-Pyrénées, ces chiffres n'en demeurent pas moins exceptionnels. Même sur les 15 kilomètres séparant Albi de Carmaux, malgré une importante circulation de trains évacuant le charbon, le tonnage moyen par kilomètre (683 000 tonnes) était inférieur de 60%. Albi-Castres (876 000 tonnes), Toulouse-Lexos avec l'embranchement vers Albi (485 000t),Montauban-Rodez (376 000 tonnes), exutoire du bassin houiller de l'Aveyron, Toulouse-Bayonne (301 000 tonnes), toutes ces lignes,qui faisaient pourtant figure de "bonnes lignes" dans la région,ne pouvaient soutenir la comparaison.

Pour le transport des voyageurs, les écarts étaient un peu plus faibles. Sur Toulouse-Bayonne, itinéraire le plus chargé (606 000 voyageurs par kilomètre en 1911), la fréquentation moyenne atteignait près des trois-quarts de celle qu'on enregistrait sur Bordeaux-Sète, mais il s'agissait d'une exception. Tarbes-Morcenx (473 000) ou Toulouse-Albi (327 000), qui se classaient immédiatement après, avaient un trafic beaucoup plus modeste.

Il serait sans doute erroné d'imaginer des courants de circulation continus entre Bordeaux et Sète. Tout porte à croire que les bons résultats de cette ligne provenaient surtout de l'addition de trafics segmentaires qui n'empruntaient qu'une partie de cette ligne. Se succédant dans l'espace ou se chevauchant, ils n'en assuraient pas moins une fréquentation assez homogène d'un bout à l'autre. Cependant, chaque fois que les statistiques se font plus précises, on retrouve un très net contraste entre la section Toulouse-Sète, beaucoup plus utilisée,et la section Toulouse-Bordeaux, au trafic nettement inférieur. En 1869, la Compagnie du Midi regrettait déjà ce déséquilibre préjudiciable à l'efficacité de l'exploitation. Au cours de l'année précédente,1 056 000 tonnes de marchandises avaient circulé dans le sens Sète-Bordeaux — à la "remonte", comme on disait alors en utilisant la terminologie en usage sur le canal du Midi —, et 700 000 tonnes seulement avaient été acheminées dans d'autre sens. Dix ans plus tard,en 1879 et 1881, ce phénomène n'avait pas disparu: la densité du trafic variait du simple au double de part et d'autre de Toulouse, atteignant 1 342 800 tonnes par kilomètre entre Toulouse et la Méditerranée, et 736 000 tonnes de Toulouse à Bordeaux (Albums de Statistiques et Graphiques). Des chiffres similaires font

malheureusement défaut pour vérifier si l'écart s'est maintenu ensuite. Des indications plus fragmentaires incitent toutefois à répondre par l'affirmative. La voie ferrée ne semble donc pas avoir corrigé le déséquilibre de la vie de relation des pays toulousains, déjà très sensible au XVIII° siècle, lorsque le canal du Midi et la configuration de la province du Languedoc renforçaient les liens avec les régions méditerranéennes.

Entre Toulouse et Sète s'échangeaient surtout blés et vins, ce qui rendait l'activité du chemin de fer très sensible aux aléas de la conjoncture agricole et ne facilitait guère les prévisions de trafic. On le vit bien lorsque la crise du phylloxéra affecta gravement le transport ferroviaire. Mais l'ampleur et la durée exceptionnelles de cette crise ne sauraient faire oublier les multiples fluctuations annuelles du trafic que la Compagnie du Midi ne cessa de dénoncer dans ses rapports, en 1912 par exemple.

Trafic un peu trop segmentaire, trop tributaire des productions agricoles, déséquilibre entre les deux sens de circulation qui se traduisait par une inégale fréquentation de part et d'autre de Toulouse, la Compagnie du Midi s'est toujours efforcée de remédier à ces inconvénients. Elle utilisa fréquemment des aménagements tarifaires, ardemment dénoncés par les négociants toulousains, quand ils encourageaient de façon trop évidente les expéditions à distance entière entre Sète et Bordeaux, ce qui, dans certains cas, revenait à facturer moins cher un transport entre Sète et Bordeaux qu'un transport identique entre Sète et Toulouse!

La supériorité incontestable de la ligne Bordeaux-Sète, pièce maîtresse du réseau du Midi, explique l'attention dont elle était l'objet. En 1882, son exploitation rapportait 53% des recettes du réseau alors qu'elle ne totalisait que 20% du kilométrage exploité. Le rapport dépenses/recettes y était tellement favorable (38%) qu'elle assurait, à elle seule, 65% des bénéfices (*). Trente ans plus tard, en 1911, la rentabilité s'était un peu détériorée; les dépenses d'exploitation absorbaient 46% des recettes, mais la ligne rapportait encore près de 29 millions de francs, la moitié exactement du produit net réalisé sur l'ensemble d'un réseau dont elle ne représentait plus que 12% de la longueur totale.

Le bon rendement financier de la ligne Bordeaux-Sète — 60 000 francs de produit net par kilomètre, en 1911 — justifiait a posteriori la priorité accordée à l'équipement ferroviaire de cet itinéraire au milieu du XIX° siècle. Il n'avait cependant rien d'exceptionnel, comparé aux résultats d'exploitation obtenus sur d'autres grandes lignes de même envergure. Pour un rapport dépenses/recettes du même ordre,

* *Rapport de la Compagnie du Midi. 1883.*

Paris-Lyon et Lyon-Marseille rapportaient deux fois et demie plus par kilomètre à la veille de la guerre, et sur Paris-Bordeaux, le produit net kilométrique était supérieur de 50%. Par contre, sur les réseaux du Nord et de l'Est, les lignes Paris-Lille et Paris-Nancy avaient un coefficient d'exploitation moins favorable, les dépenses atteignant 60 à 62% des recettes, mais un trafic beaucoup plus intense suffisait cependant à compenser ce handicap et procuraient un produit net kilométrique sinon supérieur (88 000francs pour Paris-Lille), au moins pratiquement égal (60 000 francs pour Paris-Nancy).

Dans un système ferroviaire excessivement centré sur la capitale, Bordeaux-Sète apparaissait bien comme la seule transversale qui avait réussi à se hisser au rang des grandes lignes du pays. Grâce à elle, sans faire excessivement appel à l'aide financière de l'Etat, la Compagnie du Midi avait pu développer et gérer son réseau, malgré le double handicap que représentaient l'absence de débouché parisien et la modestie du trafic potentiel dans une région aussi peu active.

b) la ligne directe Paris-Toulouse.

La prépondérance de la ligne transversale Bordeaux-Sète ne saurait faire oublier la grave lacune que constituait pour Midi-Pyrénées, jusqu'à la fin du XIX° siècle, l'absence d'une liaison directe et commode avec Paris. Dès son ouverture complète, en 1893, la voie actuelle Montauban-Brive-Limoges connut un vif succès.

La densité du trafic marchandises, qui atteignait à peine 33 000 tonnes par kilomètre en 1891 sur la première section en service, entre Montauban et Brive, décupla en moins de cinq ans, et l'essor se poursuivit ensuite à un rythme soutenu: 381 000 tonnes par kilomètre en 1897, 657 000 tonnes en 1911 pour l'ensemble de la ligne Montauban-Limoges.

La progression du trafic voyageurs fut beaucoup plus lente: 108 000 voyageurs par kilomètre entre Montauban et Brive, en 1891, 176 000 à peine en 1898, mais 354 000 en 1911 pour l'ensemble de la section Montauban-Limoges. Paris demeurait toujours fort loin de Toulouse malgré l'établissement de cette nouvelle liaison directe. En 1912, (*) malgré un gain de l'ordre de 4h30mn par rapport à 1887, le train de voyageurs le plus rapide mettait encore 11 heures pour effectuer le trajet. Le handicap, dont avait souffert Toulouse, par rapport à d'autres villes de province, ne s'en trouvait pas moins atténué de façon sensible: en 1887, la liaison Paris-Marseille, qui comportait pourtant 150

*Indicateur P.O.

kilomètres de plus, s'effectuait en 16h15mn, alors que Toulouse était à plus de 20 heures de la capitale par la voie ferrée; vingt ans plus tard l'écart s'était un peu réduit mais l'avantage revenait toujours à Marseille (13h 58mn au lieu de 15h13mn) et les deux villes ne furent placées à égalité qu'au début du XX° siècle, le profil difficile d'un itinéraire compensant la plus grande longueur de l'autre. Ainsi, pendant longtemps, Toulouse avait partagé avec Nice le triste privilège d'êtrela métropole régionale qui se trouvait le plus loin de Paris. Au moment où s'accélérait la concentration des pouvoirs économiques et politiques dans la capitale, cette situation ne pouvait manquer d'avoir de fâcheuses conséquences.

L'ouverture et le succès immédiat de la ligne directe de Toulouse à Paris n'ont guère modifié, en apparence, l'activité sur les autres voies ferrées. S'il y a eu détournement de certains trafics, l'essor généralisé des transports ferroviaires, au début du XX° siècle, a suffi, semble-t-il, à compenser les pertes qui auraient pu affecter les itinéraires Toulouse-Paris utilisés précédemment. Le phénomène est particulièrement net sur l'axe Agen-Limoges, qui écoulait une grande partie du trafic entre les pays toulousains et le bassin parisien. La ligne Montauban-Limoges lui porta un rude coup; le tonnage moyen par kilomètre, qui était de 384 000 tonnes en 1891, tomba à 269 000 tonnes en 1897, alors que l'activité s'intensifiait sur toutes les autres voies ferrées après une décennie de marasme. Mais le handicap ne devait pas subsister très longtemps, et bénéficiant d'une conjoncture très propice au développement des transports ferroviaires, la ligne Agen-Limoges retrouva rapidement une bonne fréquentation: en 1911, la densité moyenne du trafic marchandises y dépassait largement celle de 1891, atteignant déjà 467 000 tonnes par kilomètre.

Rien d'aussi net sur Montauban-Capdenac et Toulouse-Capdenac, ce qui semblerait prouver que ces itinéraires, légèrement plus courts que Toulouse-Agen-Limoges pour les relations avec Paris, jusqu'en 1893, ne servaient guère à écouler le trafic vers le nord du pays et jouaient surtout un rôle régional avant même l'établissement de la ligne directe de Paris à Toulouse.

Si l'essor de la ligne directe vers Paris ne s'est pas accompagné d'un déclin d'autres liaisons, c'est aussi — et peut-être surtout — parce qu'il fut alimenté en grande partie par un trafic né hors de la région et qui n'y transitait pas auparavant. A partir de 1893, les vins du Bas-Languedoc expédiés de Béziers ou de Narbonne vers la capitale pouvaient être acheminés facilement soit par Toulouse, soit par Lyon. Par Toulouse, la distance Béziers-Paris n'était plus que de 889 kilomètres, alors que l'itinéraire par Lyon en comptait 912. Or, les deux parcours étaient susceptibles d'être utilisés avec la même facilité pour le transport

des vins, à la différence de la ligne la plus courte, Béziers-Neussargues, exploitée par la Compagnie du Midi, qui l'utilisa surtout pour arbitrer au mieux de ses intérêts la rivalité entre le P.L.M. et le P.O. Le quasi monopole du P.L.M. pour le trafic des produits agricoles du Bas-Languedoc vers la région parisienne disparaissait donc à un moment où le vignoble languedocien, reconstitué après la crise du phylloxéra, allait accroître ses expéditions. A la suite de multiples négociations, Midi, P.O et P.L.M. aboutirent à un accord établissant un partage entre les différentes voies d'accès à la capitale pour les marchandises chargées en Roussillon et Bas-Languedoc. En 1909, la Convention de Paris, attribuait 25% de ce trafic à l'itinéraire du P.O. par Toulouse.

Cette activité originale de la voie Toulouse-Paris ne semble pas avoir retenu l'attention des experts lors des études préalables à sa construction, comme ce fut le cas pour Béziers-Neussargues. Elle aboutit cependant à renforcer encore le trafic entre Sète et Toulouse, où la Compagnie du Midi se contenta de recueillir les fruits de la concurrence nouvelle que le P.O exerçait sur le puissant P.LM. Un moment atténué par la crise du phylloxéra, le déséquilibre déjà évoqué, de part et d'autre de Toulouse, sur l'axe Bordeaux-Sète, se trouvait accentué grâce au transit des vins destinés aux régions septentrionales.

c) *le carrefour toulousain*.

Se soudant à Bordeaux-Sète en gare de Montauban, la grande voie ferrée Toulouse-Paris aurait pu bénéficier à cette ville, déjà bien reliée au bassin houiller de l'Aveyron depuis 1858, et en relation directe avec Castres et Mazamet depuis l'établissement de la ligne Montauban-Saint-Sulpice-Castres, en 1888. Ainsi enrichi, le carrefour ferroviaire montalbanais semblait particulièrement propice à fixer des activités nouvelles. Il n'en fut rien.

L'attraction de la grande agglomération toulousaine, elle aussi reliée au Rouergue et aux foyers industriels du Tarn, était sans doute beaucoup trop forte et la bourgeoisie locale trop passive pour valoriser les avantages d'une telle situation. Semblable occasion avait été perdue sous le Second Empire, et, depuis, les intérêts toulousains conscients de la menace que constituait le développement d'un carrefour ferroviaire de cette importance autour de Montauban, avaient tout mis en oeuvre pour obtenir des avantages semblables qu'ils défendaient âprement. Successivement Toulouse-Lexos avait court-circuité Montauban-Capdenac et la ligne Castres-Saint-Sulpice donnait aussi facilement accès à Toulouse et à Montauban à partir des centres industriels du sud-est tarnais. Si l'on ajoute

que Toulouse avait, en outre, obtenu la tête des lignes vers Foix, Bayonne et Auch, son rôle de plaque tournante ferroviaire, était trop bien établi pour être remis en question. La voie ferrée directe vers Paris ne pouvait que le renforcer encore, même si le trafic qu'elle écoulait transitait par Montauban, où s'effectuait le changement de compagnie. A la fin du XIX° siècle, le temps n'était plus où la nécessité d'utiliser les services de deux compagnies différentes suffisait à modifier radicalement l'organisation géographique de l'espace ferroviaire. Une fois révolue l'ère de la concurrence sauvage, où elles se disputaient âprement les concessions nouvelles, Compagnie du Midi et Compagnie d'Orléans avaient progressivement établi les bases d'une collaboration qui devait même aboutir à une exploitation commune des deux réseaux pendant quelques années, avant la nationalisation de 1937.

Vers le sud, il n'avait pas fallu attendre longtemps le verdict du trafic pour que soit reconnue la prépondérance de Toulouse. La conception même du réseau pyrénéen, en réponse aux voeux du négoce local, avait éliminé toute concurrence. Les lignes vers Tarbes et Foix s'étaient d'ailleurs révélées d'un bon rendement. Moins chargées que les grandes artères pyrénéennes, Bordeaux-Bayonne et Narbonne-Perpignan, qui donnaient accès à l'Espagne, elles faisaient figure de bonnes lignes régionales. Avec en moyenne 300 000 tonnes par kilomètre à la veille de la première guerre, Toulouse-Bayonne avait progressé régulièrement (115 000 t en 1879, 200 000t en 1891) mais semblait avoir atteint un maximum au début du XX°siècle (288 000t en 1897), lorsque furent achevés les principaux embranchements montagnards qui l'alimentaient. Il en fut de même sur Toulouse-Foix, où une certaine stagnation (221 000t par km en 1911) succéda à une augmentation rapide de la fréquentation (113 000 t en 1879, 142 000t en 1891, 218 000t en 1897).

Même en tenant compte des lacunes et des anomalies dans l'établissement des statistiques, l'activité de la gare de Toulouse était à la mesure de l'exceptionnelle concentration des voies ferrées à fort trafic qui la desservaient. Elle dominait largement toutes les autres stations de la région par le volume et la diversité du mouvement des marchandises et des voyageurs. En 1899, 688 000 tonnes y furent manipulées en provenance et à destination du seul réseau du Midi, ou échangées avec le P.O. A cela s'ajoutaient les 45 000 tonnes de l'annexe Toulouse-Saint-Cyprien sur la ligne d'Auch. Par la suite, la progression fut telle (835 000 tonnes en 1911 pour Toulouse-Matabiau, et 71 000 tonnes pour Saint-Cyprien) que les équipements se révélèrent même insuffisants, malgré la reconstruction du bâtiment principal. A plusieurs reprises, en 1908 notamment, la

Chambre de Commerce émit de vigoureuses protestations contre l'encombrement des quais et le manque de wagons. A la veille de la guerre, le trafic de voyageurs dépassait chaque année 2 millions d'unités (arrivées et départs).

*

Prépondérance de l'axe Bordeaux-Sète, efficacité d'un réseau pyrénéen centré sur Toulouse, liaison directe avec Paris doublant la R.N.20, suprématie incontestable du carrefour toulousain dans la vie de relation de Midi-Pyrénées, malgré les polémiques, les espoirs et les craintes qu'il suscita, l'équipement ferroviaire de l'est aquitain n'aurait-il fait que renforcer les grands traits de l'organisation de l'espace régional? Ni les rivalités entre compagnies, ni l'âpreté des luttes entre les intérêts locaux, n'ont réussi, semble-t-il, à modifier de façon durable les grands courants de circulation des hommes et des marchandises, jusqu'à la première guerre mondiale. Même quand furent tentées certaines innovations, les anciennes forces reprirent le dessus dès qué l'extension du réseau permit de choisir entre plusieurs itinéraires et d'accéder par chemin de fer aux différents centres urbains. La densité du trafic sanctionna ou confirma alors les calculs qui avaient présidé aux choix des tracés. Toulouse-Lexos, malgré l'inconvénient d'un embranchement sur Albi, ne tarda pas à éclipser Montauban-Lexos hâtivement construite à des fins spéculatives. Différée pendant de longues années, Toulouse-Paris par Cahors et Brive n'eut aucun mal à s'imposer comme une ligne maîtresse en supplantant tous les itinéraires utilisés jusque là pour atteindre la capitale depuis les pays toulousains. A contrario, Toulouse-Auch que les Toulousains s'accordaient à juger secondaire par rapport au réseau pyrénéen draina sans doute le trafic existant dans ces contrées peu actives mais ne réussit guère à développer les échanges entre les deux villes ou à réorienter à son profit les courants commerciaux des pays gascons.

4. La guerre et les incertitudes des années 1920.

La première guerre mondiale mit fin à l'âge d'or des chemins de fer en France. Sur toutes les lignes en construction lorsqu'éclata le conflit, les travaux furent pratiquement abandonnés, et sur certaines sections il fallut se résoudre à démonter les voies déjà posées pour les utiliser ailleurs, en fonction des impératifs de la défense nationale.

Après l'armistice, les pouvoirs publics et les compagnies ferroviaires orientèrent surtout leurs efforts vers la rénovation, voire le rétablissement des réseaux tels qu'ils fonctionnaient avant guerre, et, sauf exception, l'achèvement ou la mise en chantier des lignes concédées antérieurement furent sacrifiés à cette œuvre prioritaire de reconstruction.

Aux 39 500 kilomètres ouverts à l'exploitation en 1913, s'ajoutèrent 2 300 km avec l'incorporation des voies ferrées d'Alsace-lorraine, et le bilan des ouvertures et des fermetures des lignes d'intérêt général dans les années 1920 ne réussit pas à donner aux grands réseaux un développement beaucoup plus important: au moment de leur extension maximale, en 1931, ils totalisaient 42 500 kilomètres.

Pour l'ensemble des lignes d'intérêt général, dès 1921, le trafic avait retrouvé ou dépassé son niveau d'avant guerre.

TRAFICS	1913	1921
VOYAGEURS		
-nombre (millions)	529	661
-v-km (")	19 300	25 700
MARCHANDISES		
-tonnes (millions)	136	137
-t-km (")	25 200	26 000

Tableau n° 16 . Le trafic ferroviaire en France. (1913 et 1921) Lignes d'intérêt général.

Source. Annuaire statistique de la France. Edition rétrospective. 1966.

En 1922, la Compagnie du Midi enregistrait un trafic kilométrique de marchandises à peine inférieur à celui de 1913 (-2%) et le trafic de voyageurs battait tous les records: exprimé en voyageurs-kilomètres, il dépassait de 22,5% celui des années d'avant guerre. Dans son rapport annuel, le Conseil d'administration pouvait donc afficher

un prudent optimisme:

> *"La crise des transports qui avait sévi après la guerre, déjà fort atténuée en 1920, n'existe plus; nos moyens d'action ont rattrapé et nettement dépassé les besoins du public."*

Pour aussi encourageants qu'ils aient été, ces résultats ne pouvaient faire oublier la dégradation du service ferroviaire. Le matériel souffrait d'un vieillissement inquiétant et l'organisation de l'exploitation laissait souvent à désirer.

Entre Paris et Toulouse, par exemple, le train le plus rapide n'effectuait plus le parcours qu'en 12h08mn pendant l'automne 1919, alors qu'il assurait la liaison en 10h46mn en 1913. Entre Bordeaux et Sète, la régression était encore plus nette: on était passé de 6h44mn à 9h38 pour un trajet de 485 kilomètres, et la vitesse commerciale ne dépassait pas 50 km/h sur cette liaison. Le mal était général, il frappait tous les réseaux, et les efforts entrepris pour y porter remède ne produisirent leurs effets que très lentement. En 1927, il fallait encore un quart d'heure de plus qu'en 1913 pour aller de Toulouse à Paris par le meilleur train de voyageurs. Et que dire des petites lignes — pour ne pas parler des lignes secondaires — qui souffraient, plus que les grandes, de cette dégradation de l'entreprise ferroviaire à un moment où elles paraissaient plus exposées à la concurrence des transports routiers.

Si les remèdes ne manquaient pas pour rendre aux chemins de fer leurs qualités d'autrefois, les moyens faisaient cruellement défaut. En sonnant le glas de la stabilité monétaire, la guerre avait ruiné l'équilibre déjà précaire que l'Etat et les compagnies ferroviaires s'étaient efforcés de maintenir, tant bien que mal, jusqu'en 1913. Dans un climat inflationniste qu'accompagnaient des revendications sociales beaucoup plus vives, marquées par les grandes grèves des cheminots en 1920, la restauration des chemins de fer français s'effectua trop lentement. A peine achevée, la grande crise économique des années 1930 en compromit les premiers résultats.

a) l'électrification et l'action commerciale

Sur le réseau du Midi, à l'initiative de Jean-Raoul Paul, chef de l'exploitation en 1909, puis directeur de la compagnie de 1913 à 1932, les mesures ébauchées avant guerre pour améliorer les services offerts et accroître la fréquentation, furent reprises et développées.

On a souvent cité en exemple la Compagnie du Midi pour le rôle pionnier qu'elle joua dans l'électrification des chemins de fer. La première réalisation remontait à 1910, lorsque, en Cerdagne, furent ouverts à l'exploitation les 28 kilomètres de la ligne à voie métrique entre Villefranche-Vernet-les-Bains et Montlouis, prolongés l'année suivante jusqu'à Bourg-Madame. Pour alimenter les trains en électricité sur ce parcours très difficile, il avait fallu construire la centrale hydroélectrique de la Cassagne sur la Têt (1910), puis lui associer celle de Fontpédrouse, en 1913.

Interrompue par la guerre, la réalisation d'autres projets fut reprise dès la fin du conflit. A l'usine de Soulom, utilisant les eaux des gaves de Pau et de Cauterets, mise en service en 1915 et réquisitionnée pour l'industrie d'armement, s'ajouta ainsi, en 1919, celle d'Eget dans la vallée de la Neste d'Aure. Suivit l'équipement de la vallée d'Ossau avec les centrales de Hourrat (1925), Miegebat (1927) et Artouste (1928). En 1929, la Compagnie du Midi disposait d'une puissance installée de 120 000kW, qui lui permettait d'alimenter non seulement quelques embranchements pyrénéens au profil tendu — Montréjeau-Luchon, Lannemezan-Arreau, Tarbes-Bagnères-de-Bigorre, Lourdes-Pierrefitte-Nestalas — mais aussi la totalité de la grande ligne du piémont entre Toulouse et Bayonne, et celle de Toulouse à l'Espagne, via Foix (1930). En 1933, alors que se poursuivait l'électrification de la section Montauban-Sète, le tiers du réseau du Midi bénéficiait déjà de la traction électrique. Avec 1427 kilomètres de lignes électrifiées — soit 73% du total national —, la Compagnie du Midi devançait largement toutes ses rivales. A ce moment-là, la Compagnie d'Orléans s'était aussi lancée dans l'équipement de sa grande radiale Paris-Toulouse, difficile à exploiter dans la traversée du Massif Central. Les travaux étaient achevés dès 1928 entre Paris et Vierzon, mais la grande crise économique retarda leur continuation, et l'utilisation de la traction électrique d'un bout à l'autre de la ligne ne fut possible qu'à partir de 1935.

L'intérêt de l'électrification est bien connu: matériel plus performant en vitesse et capacité, coûts d'exploitation réduits grâce aux économies réalisées sur l'énergie et le personnel... Les usagers de la liaison Paris-Toulouse purent le constater immédiatement. Déjà, par rapport à 1932, l'utilisation des anciennes locomotives Pacific, transformées par l'ingénieur A.Chapelon, avait permis de substantiels gains de temps sur cette ligne: le trajet le plus rapide était effectué en 9h33mn au lieu de 11h05mn. L'électrification assura un nouveau progrès en réduisant encore sa durée de 28 minutes, et améliora surtout les liaisons assurées par d'autres trains beaucoup plus lents, qui gagnèrent souvent plus d'une heure sur le trajet. Sur Bordeaux-Sète, au contraire, l'utilisation de la traction électrique entre Montauban et Sète n'entraîna pas d'aussi brillantes

performances. Le géographe M.Pardé, qui suivait alors attentivement les progrès des relations ferroviaires en Aquitaine pour la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest (**647** et **648**), s'étonnait d'ailleurs des *"allures misérables"* de ces trains qui, sur cette ligne au profil facile, atteignaient à peine les vitesses commerciales réalisées sur Toulouse-Paris. Il est vrai que par rapport à l'avant-guerre, les progrès n'étaient guère sensibles en 1936.

> *" Je n'hésite pas à dire que des relations aussi lentes sont inadmissibles, presque scandaleuses... Sans doute la voie de Bordeaux à Sète... n'a-t-elle pas bénéficié d'un entretien suffisant. Dans ce cas il importe de la refaire au plus vite. Ou si elle donne satisfaction, il faut croire qu'on ne veut pas réellement améliorer de façon décisive les relations considérées... Qu'on ne nous oppose pas la nécessité des économies; des économies qui empêchant les services ferroviaires de satisfaire la clientèle éloignent celle-ci et nuisent en définitive au bilan financier des compagnies."*
> M. Pardé (**648**). p.204-205.

Les avantages réels ou potentiels de la traction électrique ne se limitèrent pas aux seules performances qui séduisaient le grand public, et l'on aurait tort d'ignorer les améliorations incontestables qui en résultèrent pour la capacité des transports de marchandises. Mais les très lourds investissements qu'elle imposait étaient-ils vraiment à la mesure des résultats obtenus?

Pour la Compagnie du Midi, les aménagements hydroélectriques, la construction des lignes de transport du courant et les modifications des voies consécutives à l'électrification ont absorbé plus du tiers des dépenses inscrites au compte de premier établissement entre 1918 et 1937. Les économies escomptées sur le coût d'exploitation — énergie et main d'oeuvre — ne pouvaient, à elles seules, justifier un tel effort financier que sur les lignes les plus actives; ailleurs, la rentabilité de l'opération paraissait très aléatoire. Tous comptes faits, il semble bien aujourd'hui que le résultat économique n'a pas été à la hauteur des prouesses techniques.

> *" En 1931, le trafic assuré par la traction électrique a représenté 12,6 millions de trains-kilomètres, soit 37,2% du total parcouru cette année-là sur l'ensemble du réseau. L'économie représentée par la traction électrique a été estimée par la Compagnie à 0,28 franc par kilomètre-train, dont le prix de revient*

atteignait à l'époque 9,57 francs. C'est dire que compte tenu de la part du trafic assuré par la traction électrique, celle-ci a provoqué une économie de 3,5 millions de francs, représentant à peine plus de 1% du total des dépenses en matériel et traction de cet exercice!"
Compagnie du Midi (**664**). Fascicule 2.

Comparée à l'investissement qui atteignait alors le milliard de francs pour le seul équipement électrique du réseau, cette somme paraît bien dérisoire. Mais si l'on quitte le terrain étroit des bilans comptables, les résultats se révèlent plus positifs. D'une part l'équipement de certaines sections peu fréquentées, dans les vallées pyrénéennes, a permis d'éviter par la suite leur abandon précoce au profit des transports routiers, et justifie, aujourd'hui encore, le maintien d'une desserte ferroviaire, au moins pour le transport des marchandises. D'autre part, la Compagnie du Midi, entraînant dans son sillage d'autres producteurs d'électricité et favorisant par ses commandes de matériel l'implantation et le développement de nombreux établissements industriels —l'usine d'isolateurs de Bazet, par exemple— stimula l'économie de quelques vallées montagnardes et de certaines villes du piémont. A terme, cela ne pouvait que contribuer à la croissance de son trafic. N'oublions pas, en effet, que le problème fondamental de la compagnie ferroviaire, parfaitement analysé par J.R. Paul, consistait à surmonter le handicap que constituait pour son expansion la desserte d'une région aussi peu dynamique. Pour attirer vers les chemins de fer de nouvelles productions, elle en vint même à intervenir très directement dans la vie économique locale. Un service de propagande agricole, particulièrement actif, fut créé dans ce but en 1919 afin d'encourager certaines spécialisations en leur assurant des débouchés dans le reste du pays; il avait pour but *"d'étudier au point de vue du développement du trafic, toutes les questions agricoles ou d'origine agricole et de rechercher notamment les causes qui affaiblissent la production pour essayer de les enrayer, ainsi que les moyens susceptibles d'accroître cette production et d'en faciliter l'écoulement."* (**657**) Sans atteindre des résultats aussi spectaculaires qu'en Roussillon, voyages d'études, congrès agricoles, foires, expositions, aides à l'électrification rurale... jouèrent un rôle important dans le développement des cultures maraîchères et fruitières dans les pays de la Moyenne-Garonne. (**345**) Compagnie du Midi et Compagnie d'Orléans y menèrent d'actives campagnes pour l'extension des vergers de pruniers et la promotion commerciale de la production.

" La propagande la plus intense a été faite par la Compagnie d'Orléans, directement intéressée à une grande production, puisqu'elle en doit assurer le transport; elle a non seulement distribué des plants, créé des vergers de démonstration, organisé des conférences avec démonstrations pratiques, elle a aussi organisé des concours d'étude, des concours pour la présentation du pruneau."

M.Guy. La prune d'ente ou pruneau d'Agen. R.G.P.S.O. 1934.

Plus connues sans doute, mais peut-être moins originales, ont été aussi les tentatives effectuées pour accroître la fréquentation des trains de voyageurs en développant ou en créant des stations touristiques comme le faisaient à la même époque tous les grands réseaux. Les grands hôtels de Superbagnères et de Font-Romeu ne sont que les témoins les plus célèbres de cette politique confiée à la filiale de la Compagnie du Midi, la Société des Chemins de Fer et Hôtels de Montagne aux Pyrénées. L'organisation de trains de plaisir, qui drainaient la clientèle de ces stations hivernales ou estivales, était complétée par l'offre de nombreux circuits touristiques réguliers assurés par des autocars qu'affrêtait une autre filiale, créée en 1926, la Société des Transports Automobiles du Midi (S.T.A.M.). Mais en ce domaine, et malgré les efforts pour attirer également la clientèle vers les gorges du Tarn ou les Grands Causses, la région Midi-Pyrénées souffrit de la priorité accordée par la Compagnie du Midi à la promotion touristique des régions littorales, qu'il s'agisse de la côte basque, connue et fréquentée depuis longtemps, ou surtout de la côte des Pyrénées orientales, l'équipement de Port-Vendres bénéficiant d'une attention particulière en collaboration avec la Compagnie de Navigation Mixte.

Mise en oeuvre dès le début du XX° siècle et intensifiée après la guerre dans uneconjoncture beaucoup plus difficile, cette action commerciale multiforme finit par porter ses fruits. Mais ici, comme pour tous les grands réseaux, l'année 1929 mit un terme à une décennie d'expansion.

b) le trafic de 1920 à la nationalisation.

Sur l'ensemble des lignes d'intérêt général du pays, avec 223 millions de tonnes et 42 millards de t-km, le trafic de marchandises enregistrait en 1929 un record qui ne sera plus égalé avant les années 1950. Par rapport à 1913 ou à 1921, qui avait marqué le retour à la situation d'avant-guerre, la progression avait été spectaculaire (+68%).

Par contre, le transport des voyageurs, qui avait connu une très brillante expansion après l'armistice — 25,7 milliards de v-km dès 1921 au lieu de 19,3 en 1913 — s'était stabilisé dès 1925 (29,8 milliards de v-km) et n'avait connu ensuite qu'une évolution très hésitante avant de s'effondrer à partir de 1930.

Sur le réseau du Midi on constate une évolution identique. Le trafic des marchandises s'accrut très régulièrement dans les années 1920, mais à un rythme plus modéré; en 1929, à son plus haut niveau, exprimé en tonnes-kilomètres, il excédait de 33% seulement celui de 1913. Pour un réseau dont le développement ne s'était guère modifié entre ces deux dates — 4 080 kilomètre en 1913, 4313 kilomètres en 1929 — cela suffisait toutefois pour améliorer sensiblement la densité moyenne du trafic par kilomètre exploité — 551 000 tonnes, soit 25% de plus qu'en 1913—, sans lui permettre pour autant d'approcher la moyenne nationale (992 000 tonnes), l'écart s'étant même aggravé par rapport à l'avant-guerre. Quant au trafic des voyageurs, il culmina dans les années 1923-1925, comme dans l'ensemble du pays, avant de se stabiliser jusqu'en 1929; en ce domaine aussi, la densité du trafic par rapport à la moyenne nationale demeurait nettement insuffisante, et la différence (- 38%) s'était également accentuée par rapport à 1913 où elle atteignait déjà 23%.

La crise économique s'abattit brutalement sur tous les réseaux. Pour l'ensemble du pays, le tonnage kilométrique de 1932 ne représentait plus que 77% de celui de 1929, et la baisse s'aggrava jusqu'en 1934, où l'on enregistra les plus mauvais résultats depuis 1921, avec 27,1 millions de t-km, soit un recul de 35% par rapport à 1929. La régression du trafic voyageurs fut tout aussi importante, mais un peu décalée dans le temps: en 1935, les compagnies ferroviaires avaient perdu près du quart de la clientèle qui utilisait leurs services dix ans auparavant, ce qui entraînait une diminution du même ordre du nombre de voyageurs-kilomètres.

Sur le réseau du Midi, l'impact de la crise ne fut guère atténué. Toujours par rapport à 1929, la baisse du trafic kilométrique des marchandises, qui se manifesta d'abord faiblement en 1930 (-3,6%), s'aggrava ensuite très [illegible] en 1933; et c'est une perte de 23% environ qui affecta le trafic des voyageurs dans le même [illegible].

Cette baisse générale de l'activité des transports ferroviaires plaça tous les grands réseaux devant un grave problème d'exploitation que la rigidité de leurs charges fixes ne leur permettait pas de résoudre. Seul, l'Etat pouvait décider de l'avenir des compagnies concessionnaires

du service public. En les autorisant à augmenter leurs tarifs, il assurait leur survie, mais cela risquait d'accélérer encore la désaffection de la clientèle pour le rail, au moment où les transports routiers, eux-aussi touchés par la crise, se lançaient dans une concurrence plus agressive, bénéficiant du privilège de la nouveauté. En leur refusant ce répit financier, il les acculait à se retourner davantage vers lui pour obtenir les avances prévues par les conventions.

En 1921, le dernier accord entre l'Etat et les compagnies avait institué une solidarité financière entre tous les réseaux, de telle sorte qu'une fois assurée la rémunération du capital, les bénéfices des uns, versés à un fonds commun, épongeaient les déficits des autres. Ce système avait fonctionné à peu près correctement jusqu'à la crise. Le fonds commun n'avait été excédentaire qu'au cours de deux exercices, en 1926 et 1928, et les autres années, la contribution de l'Etat pour solder le déficit avait pu être contenue dans des limites raisonnables. En 1929, elle n'avait pas excédé 140 millions.

EXERCICES	SOLDE DU FONDS COMMUN (en millions de francs)
1921	- 2 158
1922	- 1 352
1923	- 1 409
1924	- 841
1925	- 1 040
1926	+ 78
1927	- 715
1928	+ 271
1929	- 140
1930	- 1 734
1931	- 3 091
1932	- 4 235
1933	- 4 806
1934	- 4 698
1935	- 5 453
1936	- 5 711
1937	- 8 472

Tableau n° 17 . La situation du fonds commun des grands réseaux. 1921-1937.

Source. Statistique ministérielle

Tout espoir de maintenir cet équilibre précaire s'effondra dans les années 1930. De 1750 millions de francs en 1930, la subvention de l'Etat passa à 4 200 millions en 1932 et ne cessa de s'accroître pour atteindre 8 500 millions en 1937! Dès 1933, pour l'ensemble des grands réseaux de chemins de fer, les recettes ne couvraient même plus les seules dépenses d'exploitation et laissaient un solde négatif de 457 millions alors que les charges financières — rémunération et amortissement des actions et des obligations — atteignaient 3 400 millions! La Compagnie du Midi, qui n'avait cessé de faire appel au fonds commun, malgré l'amélioration de ses résultats — insuffisance de 50 millions seulement pour l'exercice 1929 — dut lui demander 378 millions en 1933, dont 56 millions pour compenser la différence entre recettes et dépenses de l'exploitation, et 322 millions pour faire face à ses obligations financières vis-à-vis de ses actionnaires (12,5 millions) et de ses créanciers.

Dès 1931, au nom de la S.F.I.O., Jules Moch avait tiré les conclusions de cette situation en déposant un projet de loi *"tendant à la déchéance des compagnies de chemins de fer et à l'institution d'un réseau national de chemins de fer d'intérêt général et régional."* Si elle ne pouvait rétablir l'équilibre financier sans augmenter les tarifs, la nationalisation avait au moins l'avantage de ne plus l'aggraver en continuant à rémunérer les actionnaires des compagnies. En 1933, ces derniers avaient tout de même encaissé 160 millions de francs au titre des dividendes garantis et de l'intérêt statutaire de leurs actions. Certes, pendant un temps, des sommes au moins équivalentes seraient sans doute nécessaires pour les indemniser, mais cela permettrait au moins à la puissance publique de contrôler immédiatement, de façon plus étroite, la gestion des grands réseaux et de l'orienter en fonction de l'intérêt national. Pour les partisans de la nationalisation, il ne faisait aucun doute que les compagnies privées avaient échoué dans leur prétention à gérer un grand service public de transport, et la faillite du chemin de fer n'était à leurs yeux que la faillite du système capitaliste. Une thèse que combattent toujours avec virulence, un demi-siècle après, les représentants actuels de ces compagnies, ceux de la Compagnie du Midi en particulier.

> *" Les difficultés des réseaux venaient à point nommé pour illustrer, face à l'opinion publique, la justesse des thèses dont le leader socialiste s'était fait le champion. Il faut pourtant s'étonner de ce qu'un homme (Léon Blum) — dont la prétention à la rigueur morale et à l'honnêteté intellectuelle n'a pas été l'une des moindres raisons de son*

éphémère succès politique — ait accepté sans broncher l'imposture qui consistait à donner en pâture à l'opinion publique les difficultés des compagnies de chemin de fer, et à taire celles beaucoup plus graves auxquelles devaient faire face les deux réseaux directement gérés par l'administration."

Compagnie du Midi (**664**) 2° fascicule. page 92.

... Rappelons simplement qu'un de ces derniers, celui de l'Ouest, avait été racheté en 1908, son exploitation ne permettant plus à la compagnie privée concessionnaire de faire face à ses obligations financières.

Les mesures envisagées en 1933, une fois écartée pour un temps l'idée de nationalisation, ne suffirent pas à rétablir la situation. (C'est à ce moment-là que fut tentée la fusion de l'exploitation des réseaux du Midi et du P.O.) Le 31 août 1937 dans un tout autre contexte politique, l'Etat devenait majoritaire dans la Société Nationale des Chemins de fer Français, qui prenait le contrôle de tous les réseaux d'intérêt général du pays. Les anciennes compagnies recevaient en échange de leurs apports 49% des actions de la nouvelle société, qui portaient intérêt garanti de 6% et dont l'amortissement devait s'échelonner jusqu'en 1982. Il était bien tard pour réorganiser et rationaliser l'exploitation d'un grand service public et la guerre, qui menaçait déjà, n'allait pas permettre de juger de l'efficacité de la nouvelle gestion avant les années 1950.

c) *Le trafic sur le réseau du Midi dans la région Midi-Pyrénées.*

Bien que plus rares et moins précises qu'avant guerre, les statistiques ferroviaires témoignent de modifications assez sensibles dans l'organisation géographique des transports par chemin de fer pendant l'entre-deux-guerres, au sein de la région Midi-Pyrénées. Alors que les réseaux sont pratiquement stabilisés, la hiérarchie entre les différentes lignes et les principales gares enregistre quelques variations significatives.

Succédant aux deux réseaux du P.O et du Midi, unifiés en 1934, le réseau sud-ouest de la S.N.C.F. intégrait le midi toulousain dans un vaste ensemble centré sur Paris (gare d'Austerlitz). Cette modification n'avait pas simplement un caractère administratif; elle confirmait, semble-t-il, la prépondérance des radiales Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse, par rapport à la ligne transversale Bordeaux-

Sète qui, durant des décennies, s'était imposée comme l'axe privilégié de la vie de relation dans le Sud-Ouest français. Tout porte à croire en effet, malgré le caractère fragmentaire des informations, que pendant l'entre-deux-guerres, les relations avec Paris l'ont emporté sur celles qui empruntaient traditionnellement routes, canaux ou voies ferrées, entre Atlantique et Méditerranée, marquant l'achèvement d'un processus d'intégration de ces pays dans un marché national fortement centralisé autour de Paris.

La priorité accordée à l'électrification de Toulouse-Paris, après la fusion des réseaux P.O et Midi, et le maintien de la traction vapeur entre Montauban et Sète — la traction électrique ne sera adoptée qu'en 1980 sur cette section — confirme sans doute cette hiérarchie. De la même façon, l'électrification de Toulouse-Sète, correspond fort bien à la dissymétrie séculaire du trafic sur l'axe Bordeaux-Sète, les échanges entre les pays toulousains et le midi méditerranéen l'emportant largement sur ceux qui se développaient en direction de l'Aquitaine occidentale et de Bordeaux. Il est vrai que la grande ligne du piémont pyrénéen, qui se détachait à Toulouse de Bordeaux-Sète, contribuait sans doute à accroître cette dissymétrie, une partie du trafic qui l'animait provenant de la section Toulouse-Sète ou lui étant destinée, alors que de Saint-Gaudens à Pau, il existait des lignes directes vers Bordeaux (Tarbes-Morcenx ou Pau-Dax) qui rendaient inutile un détour par Toulouse. Ajoutons aussi qu'une fois électrifiée, la ligne Paris-Toulouse a capté encore davantage une partie du trafic de transit entre le Bas-Languedoc et Paris, ce qui renforça encore la fréquentation de la section Toulouse-Sète.

Faute de pouvoir réunir des informations suffisantes et comparables pour les lignes exploitées par la Compagnie d'Orléans, l'étude plus précise de l'organisation géographique du trafic ferroviaire ne peut-être esquissée que pour la partie du réseau du Midi desservant la région Midi-Pyrénées, soit 214 gares et 81 haltes, au moment de sa plus grande extension.

- Le transport des marchandises.

En 1933, les gares du réseau du Midi situées en Midi-Pyrénées ont expédié sur ce réseau 2 240 000 tonnes de marchandises et en ont reçu 2 446 891 tonnes, soit respectivement 32% et 35% du tonnage traité dans l'ensemble des gares de la Compagnie du Midi. Une partie de ces marchandises, acheminée par les trains du Midi, pouvait provenir de régions desservies par d'autres compagnies ou leur être destinées. En effet, le cinquième environ des échanges entre le réseau du Midi et d'autres compagnies ferroviaires

s'effectuait directement par les gares de Midi-Pyrénées. Ces transferts portaient sur plus de 1 800 000 tonnes, dont 730 000 tonnes aux "entrées" et 1 075 000 tonnes aux "sorties"; ils concernaient essentiellement (97,5%) le grand réseau limitrophe de la Compagnie d'Orléans et passaient à 57% par la gare de Montauban, à la jonction des deux lignes maîtresses, Bordeaux-Sète et Toulouse-Paris. A Toulouse, le transit entre les deux compagnies portait sur 265 000 tonnes et, comme à Montauban, le tonnage remis par le Midi (54 à 57%) l'emportait légèrement sur le tonnage reçu du P.O. Quant aux échanges avec les réseaux secondaires de la région, ils ne concernaient que des quantités très modestes et leur déséquilibre était particulièrement accusé: ces réseaux apportaient fort peu aux lignes du Midi (8 500 tonnes au total, dont 4 600 tonnes pour la seule CCFSO à Toulouse), mais en recevaient beaucoup plus (36 000 tonnes dont 26 000 tonnes pour la CCFSO).

Contrairement à une idée reçue, le solde global des échanges inter-réseaux, en particulier le solde des échanges Midi-P.O. n'était donc pas déficitaire en Midi-Pyrénées. En les comptant abusivement, comme le faisait la Compagnie du Midi, au titre du trafic des gares de jonction, — les marchandises remises à d'autres réseaux étant considérées comme "reçues" par la gare de jonction, s'ajoutaient aux autres réceptions, celles qui en provenaient étant comptées au titre des "expéditions" — on a conclu trop souvent — car cela renforçait l'image d'une région défavorisée — que les gares de la région recevaient plus qu'elles ne fournissaient. Pour la partie du réseau située en Midi-Pyrénées, force est de constater qu'il n'en est rien, tout au moins pour l'année 1933, la seule pour laquelle sont connus avec précision les flux de transit. Si déséquilibre il y avait entre expéditions et réceptions, c'était uniquement pour le trafic avec d'autres parties du réseau du Midi, c'est-à-dire avec l'Aquitaine et le Languedoc-Roussillon, les réceptions l'emportant alors de 200 000 tonnes sur les expéditions. Mais ce déficit modeste était compensé par le solde excédentaire (345 000 tonnes) des échanges inter-réseaux.

On ne saurait pour autant tirer des enseignements assurés de ces constatations car les écarts sont beaucoup trop faibles. D'autre part, rien n'indique dans quelle proportion les marchandises échangées avec le P.O. dans les gares de Midi-Pyrénées, provenaient effectivement de cette région ou lui étaient destinées. Le solde positif des transferts inter-réseaux peut tout simplement s'expliquer par les expéditions des vins du Languedoc qui transitaient par Toulouse avant d'être acheminées vers la capitale. Au bout du compte, c'est sans doute l'équilibre global des échanges qui était la caractéristique essentielle du trafic ferroviaire en Midi-Pyrénées, n'en déplaise

à ceux qui prétendaient que la région fonctionnait comme une réserve de produits agricoles ou de matières premières, "pillée" pour les besoins du reste du pays, ou à ceux qui voudraient la présenter comme tributaire des apports extérieurs, sanction logique de la faillite des bourgeoisies locales, incapables d'assurer son développement économique. Seule une étude portant non plus sur les quantités mais sur la valeur des marchandises échangées parviendrait peut-être à départager les deux thèses.

Pour l'ensemble des gares du Midi situées en Midi-Pyrénées, les résultats de l'année 1933 marquent un déclin relatif, de l'ordre de 10%, par rapport au trafic marchandises enregistré avant la première guerre et pratiquement retrouvé en 1922. Cette régression n'a pratiquement pas affectée la hiérarchie des stations.

-les grands centres expéditeurs. Les gares de Carmaux, Toulouse et Albi assuraient, à elles seules, la moitié des expéditions sur le réseau du Midi dans la région Midi-Pyrénées. La suprématie de Carmaux (539 000 tonnes en 1913, 609 000 en 1922) était bien sûr la conséquence directe des ventes de charbon. Il en était de même pour Albi, où le réseau du Midi prenait en charge et comptabilisait avec les expéditions de sa gare d'Albi-Madeleine (215 600 t en 1933, 232 000 tonnes en 1922), le trafic que lui procuraient les mines d'Albi et dont la majeure partie empruntait ensuite, quelques kilomètres plus loin, les lignes de la Compagnie d'Orléans, à partir de la gare de jonction d'Albi-Orléans sur l'autre rive du Tarn.(Dans ses statistiques, la Compagnie du Midi comptait alors ce trafic destiné à la compagnie concurrente, comme des "réceptions" en gare d'Albi-Orléans!) Sans l'apport des houillères, les expéditions réelles d'Albi n'avaient rien d'exceptionnel pour une ville de cette taille, et se situaient sans doute au même niveau que celles de Tarbes.

Reste donc Toulouse, dont la prépondérance ne devait rien à l'exploitation des ressources du sous-sol. Aux 323 000 tonnes effectivement chargées en 1933 dans les deux gares de la ville par la Compagnie du Midi, il faudrait d'ailleurs ajouter les expéditions effectuées par la ligne du P.O vers Albi ou Capdenac. C'est ici la variété qui caractérisait le trafic, ce qui n'étonne pas dans une ville où aucune activité ne s'imposait vraiment. Toutefois, depuis son entrée en activité (1926), l'usine chimique de l'O.N.I.A. fournissait une part de plus en plus grande des expéditions ferroviaires toulousaines, au point qu'elle compensait peu à peu la réduction d'autres trafics, celui des biens de consommation ou des produits d'épicerie conditionnés ou transformés à Toulouse avant d'être redistribués dans la région, et qui empruntaient de plus en plus les services routiers.

"...ces produits, de volume somme toute réduit, doivent se répandre partout, et la route avec son réseau de capillaires qui permet toujours le porte à porte, a pu, grâce à l'automobile, évincer à peu près complètement le rail dans ce genre de transports."
J.Suret-Canale. (**652**) p.342.

En 1938, ces produits de l'épicerie et les biens de consommation ne formaient plus que le tiers des expéditions des gares de Toulouse, alors que les engrais et les produits chimiques de l'ONIA en constituaient les deux autres tiers.

Outre Carmaux, Albi et Toulouse, 25 autres gares seulement expédiaient en 1933 de 10 à 120 000 tonnes de marchandises, soit, au total, le tiers des expéditions de Midi-Pyrénées sur le réseau du Midi. Entraient dans cette catégorie des stations au trafic très déséquilibré, qui évacuaient les produits de mines ou de carrières voisines — Luzenac, Marignac, Pierrefitte-Nestalas —, tous les centres industriels — Tarascon, Pamiers, Saint-Girons, Mazamet, Millau...—, et toutes les villes de la région qui, avec ou sans industrie notable, avaient une taille et des services suffisants pour induire un trafic appréciable, surtout lorsqu'elles centralisaient la collecte de produits agricoles — Montauban, Auch, Castres, Rodez...—.

Restaient donc quelques 400 000 tonnes expédiées sur le réseau du Midi à partir de 186 autres stations de Midi-Pyrénées, aucune de ces gares ne fournissant plus de 10 000 tonnes chaque année. Trafic bien modeste, pour lequel le rail offrait souvent des services très supérieurs aux besoins, ce qui alourdissait considérablement les charges d'exploitation des compagnies ferroviaires. Dans bien des cas, le transport routier semblait beaucoup mieux adapté à ce type de trafic; il offrait des capacités plus réduites à des expéditeurs de taille souvent modeste, et se prêtait plus facilement aux fluctuations de l'activité — surtout dans le cas des expéditions agricoles — n'ayant pas à assurer la maintenance et la gestion d'infrastructures surdimensionnées pendant les périodes creuses.

-les réceptions. Le réseau du Midi alimentait fort inégalement en marchandises les gares de Midi-Pyrénées, que ce trafic soit né sur ses propres lignes ou qu'il lui ait été remis par les compagnies limitrophes. A la différence des expéditions, où la géographie des mines et des carrières influençait largement le classement des différentes stations, les données relatives aux arrivages ne révèlent pas des écarts aussi grands et correspondent assez bien à la hiérarchie des villes. Hormis quelques centres industriels, gros consommateurs de matières premières

acheminées par le rail, comme Mazamet, Lannemezan ou Lacourtensourt, dans la banlieue de Toulouse (usine d'engrais), c'est la taille des marchés urbains de biens de consommation qui semblait déterminer la répartition des marchandises transportées sur les lignes du Midi entre les différentes gares de la région.

Recevant 560 000 tonnes en 1933 (transit exclu), Toulouse l'emportait ainsi largement, suivie de Tarbes (114 000 t), Albi (100 000t), Castres (74 000t), Rodez (67 000t), Montauban (59 000t), Auch (37 000t) et Foix (15 700t). Au total, 46 gares sur 214 recevaient chacune plus de 10 000 tonnes et accaparaient 82% des marchandises déchargées dans la région par les trains de la Compagnie du Midi. En ce domaine aussi, la contraction ultérieure du réseau ferroviaire — fermeture de gares, fermeture de lignes — était déjà inscrite dans l'espace à la veille de la nationalisation.

-Le transport des voyageurs.

Après avoir connu une excellente fréquentation dans les années qui suivirent la première guerre, les trains de voyageurs enregistrèrent rapidement des signes non équivoques d'une désaffection de la clientèle. Dans les gares et haltes de Midi-Pyrénées, sur le réseau du Midi toujours, le nombre de voyageurs a diminué d'un tiers entre 1922 et 1933 et cette régression affecta toutes les catégories de stations, quel que soit leur trafic.

CATEGORIES DE STATIONS selon le nombre de voyageurs (arrivées + départs) en 1933	Nombre de stations	Nombre de voyageurs		Evolution
		1922	1933	
plus de 100 000 voyageurs	31	13 265 000	8 932 100	-32,6%
de 50 à 100 000 voyageurs	28	2 923 000	1 842 100	-37 %
moins de 50 000 voyageurs	223	6 118 000	4 096 700	-33 %
TOTAL	282	22 306 000	14 870 900	-33,3%
stations créées après 1922*	13		248 300	
TOTAL	295	22 306 000	15 119 200	-32,2%

* A l'exception d'Ampèrevielle, près de Tarbes (85 800 voyageurs), toutes ces stations ont un trafic inférieur à 50 000 voyageurs.

Tableau n° 18 . Le trafic des voyageurs dans les gares et les haltes du réseau du Midi de la région Midi-Pyrénées, en 1922 et 1933.

D'après les rapports annuels du Conseil d'Administration de la Compagnie du Midi.

Comme pour les marchandises, le transport des voyageurs par chemin de fer s'organisait en fonction de quelques points forts du réseau: en 1933, 31 gares ou haltes, sur un total de 295 en Midi-Pyrénées, assuraient 59% du trafic, totalisant chacune plus de 100 000 voyageurs (arrivées+ départs). Classification sans surprise qui, à de rares exceptions près, correspond parfaitement à la hiérarchie urbaine de l'époque. Toulouse dominait largement avec plus de 2 millions de voyageurs, soit 15% du trafic de Midi-Pyrénées sur le réseau du Midi. Mais, pour des raisons évidentes, venait ensuite Lourdes (1 280 000) devenue grand centre de pèlerinages. Seul phénomène remarquable, et qui ne peut manquer d'attirer l'attention des géographes, la densité du trafic autour de Tarbes, dont la gare totalisait déjà près d'un million de voyageurs: de simples haltes proches de la ville, comme Bazet, Séméac, Marcadieu ou Ampèrevielle, et des petites gares de bourgades voisines comme Ossun ou Juillan se classaient en fort bonne position. Déjà sensible avant la première guerre mondiale, le phénomène s'était accentué entre 1922 et 1933, au point que toutes ces stations faisaient un peu figure d'exception sur le réseau, en résistant fort bien à la baisse générale du trafic, voire en progressant de façon spectaculaire. L'exemple de Bazet-Oursbelille est particulièrement frappant; cette petite halte à 7 kilomètres de Tarbes, qui ne voyait passer que 11 000 voyageurs en 1913, en comptait déjà 38 000 en 1922 et atteignait 122 000 en 1933! En 1920, l'implantation d'une usine de matériel électrique avait suffi pour faire basculer les deux petites communes desservies — 100 habitants au total — dans l'orbite de Tarbes où se recrutait l'essentiel de la main d'oeuvre. De la même façon, les migrations pendulaires par le chemin de fer se multipliaient le long de la ligne Toulouse-Bayonne et de l'embranchement vers Bagnères-de-Bigorre. Après 1920, Séméac, Juillan, Ossun et Soues enrayèrent ainsi le déclin démographique qui les menaçait et qui frappait d'autres communes proches, mal desservies par le chemin de fer. A Toulouse, Albi, Montauban ou Rodez, les voies ferrées d'intérêt général assuraient, bien sûr, les liaisons entre la ville et une zone d'influence plus ou moins étendue, mais elles ne jouaient pas ce rôle de véritables lignes suburbaines de tramways. A cette époque, autour de Tarbes, se dessinait ainsi une organisation de l'espace périurbain, en fonction du chemin de fer, qui n'avait pas d'équivalent en Midi-Pyrénées. Au fond, les voies ferrées fonctionnaient là, à la fois comme lignes d'intérêt général et comme lignes d'intérêt local, sans qu'il ait été nécessaire de les doubler, comme à Toulouse, par un réseau secondaire. A l'évidence, l'existence de fortes densités rurales dans un rayon d'une dizaine de kilomètres autour de la ville avait été l'élément décisif pour qu'apparaissent, sur les grandes lignes de la Compagnie du Midi, ce qu'on hésite à nommer des trains

de banlieue. Des trains de banlieue qui bénéficiaient de toutes les qualités — rapidité, confort...— des services offerts par un grand réseau et qui, de ce fait, résistaient beaucoup mieux à la concurrence des transports routiers que les tortillards départementaux construits au rabais autour de Toulouse, Montauban, Albi ou Castres.

Cette brillante exception ne saurait faire oublier la menace qui pesait alors sur l'avenir de nombreuses gares; dans la région,une sur deux n'atteignait pas un trafic annuel de 20 000 voyageurs, ce qui ne représentait pourtant qu'une trentaine de voyageurs par jour, à l'arrivée et au départ! Quand la dure réalité du déficit d'exploitation conduira les compagnies, puis l'Etat, à réviser la notion de service public, elles seront les victimes toutes désignées de la réorganisation des services ferroviaires. Depuis 1930, l'insuffisance du trafic, n'entraînait-elle pas, déjà, la fermeture des premières lignes secondaires, trop déficitaires?

*

* *

Aussi imparfaites soient-elles, les données relatives aux trafics ferroviaires illustrent bien les faiblesses de la vie économique de la région Midi-Pyrénées et soulignent les grands contrastes géographiques que le chemin de fer n'a fait qu'accentuer. Une économie peu active, essentiellement agricole, où ne s'individualisaient que quelques centres expéditeurs de produits du sous-sol (talc, pierres, charbons...), le gros établissement chimique de l'O.N.I.A., à Toulouse, faisant, depuis 1926, figure d'exception parmi les véritables industries clientes du rail. Des échanges interrégionaux relativement équilibrés toutefois, en volume au moins, la redistribution des produits transportés par les chemins de fer s'effectuant surtout en fonction d'une hiérarchie urbaine, essentiellement fondée sur l'inégal développement des fonctions tertiaires. Quelques axes privilégiés enfin, déjà actifs au temps du roulage et aux beaux jours de la navigation sur le canal du Midi: Bordeaux-Sète, bien sûr, mais avec une attraction privilégiée des pays méditerranéens, qui n'est pas sans rappeler les solidarités languedociennes d'autrefois; Toulouse-Bayonne aussi, qui confortait Toulouse dans ses ambitions de capitale pyrénéenne, d'autant plus facilement qu'en ce domaine, la concurrence n'était guère active; Toulouse-Paris enfin, et c'est là sans doute la nouveauté de l'après-guerre, cet axe s'imposant peu à peu malgré le lourd handicap que

fut dans cette direction le retard de l'équipement ferroviaire. Faut-il y voir le signe d'une nouvelle structuration de l'espace régional, cette"ouverture" vers le Nord marquant le terme d'un processus d'intégration à l'espace économique national que le chemin de fer avait réalisé en quelques décennies? La nationalisation de 1937 et la création d'une région Sud-Ouest de la S.N.C.F., centrée sur Paris, qui mettait un terme à l'existence de la seule "région ferroviaire" — celle de la Compagnie du Midi —, ayant échappé à l'attraction de la capitale, en était sans doute la sanction. Les "solidarités économiques" autour du grand axe Bordeaux-Sète parurent vraisemblablement bien faibles pour justifier dans un pays aussi centralisé, le maintien d'un réseau méridional plus autonome.

*

* *

QUATRIÈME PARTIE

UN BILAN DE LA "REVOLUTION FERROVIAIRE"?

Dresser un bilan d'un siècle de "révolution ferroviaire" en Midi-Pyrénées relève sans doute de la gageure. Cela revient à brosser une grande fresque régionale, tant il est vrai qu'on ne saurait dissocier l'influence des voies ferrées du puissant mouvement qui assura la domination du capitalisme moderne dans cette région.

Dans l'espace, le chemin de fer a été l'instrument privilégié de cette domination et, à ce titre, il mérite toute l'attention des géographes. Sur un marché national progressivement unifié, la division spatiale de la production accompagna la division sociale du travail et conduisit à des spécialisations régionales plus ou moins prononcées qu'on baptisa, hâtivement,et a postèriori, "vocations".

Envisagée dans cette optique, l'étude de la mise en place du réseau ferroviaire a montré la complexité et les conséquences géographiques des conflits qui opposèrent en permanence les bourgeoisies locales menacées aux puissants intérêts capitalistes symbolisés par les compagnies ferroviaires; conflits qui n'excluaient nullement contradictions et rivalités internes à chacune des parties en présence.

Il serait donc vain de déterminer l'influence de telle ou telle voie ferrée dans le développement d'une ville, les avatars d'une industrie ou les mutations d'un système de cultures. Cela conduirait presque inévitablement à porter au seul crédit d'un mode de transport nouveau des phénomènes relevant de mécanismes économiques beaucoup plus complexes.

Qu'un carrefour ferroviaire dessiné en zone rurale ait pu constituer le ferment d'une agglomération urbaine, l'essor de Capdenac est là pour le prouver. Qu'une voie ferrée ait réussi à stimuler la production houillère et l'industrialisation, on pourrait en citer maints exemples. Mais rechercher systématiquement tous les cas de ce type où le chemin de fer aida au développement des villes, à l'essor de l'industrie ou à la rénovation de l'agriculture, n'est-ce pas adopter une démarche vicieuse? Cela conduit à sélectionner

les aspects"positifs" de l'équipement ferroviaire et, au bout du compte, donne une caution scientifique à l'illusion tenace qui voudrait que la seule réalisation d'une infrastructure de transport suffise à créer la prospérité. Que l'isolement ait été un handicap majeur à l'épanouissement de certaines activités ne fait aucun doute. Mais en conclure que la construction d'une voie ferrée réglait comme par enchantement tous les problèmes, c'était franchir un grand pas, comme le firent allègrement les notables locaux, sans qu'on puisse discerner dans leur discours la part de la naïveté et celle du calcul électoral. A l'heure actuelle encore, quand il s'agit de choisir les grands programmes autoroutiers, ne voit-on pas renaître de telles affirmations, malgré les mise en garde de quelques experts qui ont dénoncé " *ces déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les hommes politiques, mais qui ne reposent sur aucun fondement scientifique et relèvent du domaine de l'incantation.*"(F.Plassard.**538**) Ces arguments n'auraient peut être plus un tel écho dans l'opinion si les économistes, les historiens et les géographes ne s'étaient pas attachés, trop souvent, à repérer les conséquences bénéfiques des voies ferrées, des grandes routes ou des autoroutes. Jusqu'à une période très récente, avant que n'émergent les thèmes "écologiques", rares ont été ceux qui envisagèrent leur impact "négatif", tant il semblait admis que ces grands équipements, souvent assortis de prouesses techniques — ne parle-ton pas des ouvrages "d'art"? — étaient la manifestation même du progrès. L'objet des recherches entreprises reposait d'ailleurs sur la conviction profonde que les réseaux de transport jouaient un rôle déterminant,et largement positif, dans l'évolution économique et l'organisation de l'espace géographique. Dans ces conditions, pouvait-on éviter de privilégier les faits qui illustraient ce postulat de départ implicite, qu'une réflexion plus approfondie aurait permis de considérer pour ce qu'il était: une simple hypothèse.

Conscient de l'ambiguïté d'une telle démarche, pouvait-on, pour autant s'engager dans cette voie en prenant toutes les précautions et en réaffirmant régulièrement, par fidélité à la tradition de l'école géographique française, que le désenclavement ferroviaire, s'il fut bien une condition nécessaire du développement économique et de la croissance urbaine, n'eut pas toujours des résultats aussi déterminants? Suffisait-il de multiplier les monographies contradictoires pour ne pas tomber dans le piège inhérent à ce type de recherches qui transforme ses conclusions en prémisses par crainte que sa logique ne conduise à les nier ou à les simplifier de façon abusive?

Petit centre de la vallée de l'Aveyron, desservi dès 1858 par la ligne de Montauban au Lot qui acheminait les charbons de l'Aveyron vers la grande artère Bordeaux-Sète,

Saint-Antonin n'en déclina pas moins très vite et perdit même son rang de commune urbaine à la fin du XIX° siècle. Au contraire, Graulhet, cité de taille comparable à l'époque de la Monarchie de Juillet, connut une bonne expansion, l'absence d'une liaison ferroviaire correcte n'empêchant pas le développement d'industries pourtant tributaires d'approvisionnements et de débouchés lointains. A la lumière de ces "exceptions" (?) fallait-il, parodiant les géographes vidaliens, se résigner à un possibilisme stérile et conclure que la voie ferrée n'avait rien imposé et rien exclu, qu'il avait suffi de "volontés humaines" pour triompher de l'adversité quand les lieux où elles se manifestaient s'étaient trouvés écartés du bénéfice de ce moyen de transport moderne? Qu'il soit permis d'être plus ambitieux.

Si l'on admet que la construction des voies ferrées ne fut que l'instrument privilégié de la pénétration du capitalisme dans la région, comme l'ont montré les chapitres précédents, il faut d'abord s'interroger sur les rapports entre le mode production conquérant et le (les?) mode de production qui avait organisé l'espace géographique en Midi-Pyrénées jusqu'au milieu du XIX° siècle.

La seule logique du capitalisme aurait pu laisser la région à l'écart des grands axes ferroviaires. Entre 1842 et 1852, lorsque la concession de la ligne Bordeaux-Sète laissait indifférentes les compagnies ferroviaires, les intérêts locaux prirent conscience de la menace au point de proposer qu'on sacrifie le canal latéral à la promesse d'un chemin de fer. Mais une fois constituée la Compagnie des Chemins de fer du Midi, la prise en compte du seul critère de rentabilité financière aurait certainement limité les investissements ferroviaires à la construction de quelques lignes pour desservir les bassins houillers et capter le trafic existant sur les rares itinéraires déjà bien fréquentés par le roulage. Sans l'intervention de l'Etat, dès 1857-1859, et la prise en charge d'une large part des risques financiers par les pouvoirs publics, on en serait sans doute resté là. Imagine-t-on les conséquences sociales et géographiques qu'aurait eue une politique aussi sélective, directement inspirée par des oligarchies financières à la recherche du meilleur profit? Les bouleversements rapides et les tensions qu'elle n'aurait pas manqué de provoquer constituaient une menace pour les équilibres socio-politiques du pays et risquaient de remettre en question toute l'organisation de l'espace national. Après avoir encouragé des spéculations douteuses, comme celles du Grand Central, et laissé le champ libre aux grandes compagnies, les pouvoirs publics s'efforcèrent d'obtenir que l'oeuvre entreprise soit poursuivie même quand cela ne présentait plus qu'une rentabilité incertaine. Et quand il n'y eut plus de rentabilité du tout, la Troisième République prit le relais de la politique impériale et proposa le plan Freycinet. Une fois bien établies les nouvelles féodalités

capitalistes pendant l'Empire autoritaire, lorsqu'il fallut réparer les dégâts d'une croissance sauvage, l'Empire libéral d'abord, les gouvernements républicains ensuite, prêtèrent une oreille plus attentive aux exclus de cette croissance, qu'il s'agisse de groupes sociaux ou de régions géographiques. N'était-ce pas le meilleur moyen d'atténuer les tensions en se conciliant des notables locaux menacés par la vague capitaliste qui venait de déferler, et certaines catégories sociales dont le nouveau mode de production aggravait l'exploitation et les conditions de vie. Cela n'excluait pas, si nécessaire, quelques sursauts d'autoritarisme pour ramener à la raison ceux qui s'obstineraient tout de même à remettre en question les fondements même de la société capitaliste. Les voies ferrées Freycinet et l'école "libératrice" n'ont pas suffi à éviter les morts de Fourmies en 1891, ou ceux de Narbonne en 1907.

Au fur et à mesure que s'établissait la domination du capitalisme, grâce au développement du réseau ferroviaire, toute l'organisation de l'espace géographique se trouvait ébranlée. Le bon M. de Planet l'avait bien senti et en avait averti ses collègues de la Chambre de Commerce de Toulouse, dès 1850.

> *" Les Compagnies peuvent à leur gré ruiner les uns pour enrichir les autres, déplacer toutes les situations naturelles, concentrer tout le mouvement des transports sur le point qui leur agrée, jeter le désordre dans les calculs de concurrence, peser en un mot sur le pays de tout le poids d'un arbitraire intéressé."*
>
> Séance du 25 Mars 1850. Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Tout le problème est donc de déterminer quel rôle fut alors assigné à Midi-Pyrénées, dans un espace national où la distribution des hommes et des activités obéissait de plus en plus nettement aux lois du mode de production dominant. La question est loin d'être simple et justifierait sans doute, à elle seule, une grande thèse d'Histoire. On se contentera ici d'indiquer quelques réflexions, quelques pistes de recherche, et de formuler, le plus souvent, les hypothèses que suggère, envisagée sous cet angle, l'étude des conséquences géographiques de l'établissement du réseau ferroviaire.

*

* *

I. L'INTEGRATION DE LA REGION AU MARCHE NATIONAL DE L'OUVERTURE DE BORDEAUX-SÈTE À 1880

Dans la première moitié du XIX° siècle, les activités industrielles, le plus souvent héritées des traditions artisanales du monde rural, avaient favorisé l'essor de nombreux petits centres urbains sur les marges de la région. Dans ces contrées ingrates, où les propriétaires fonciers ne pouvaient espérer tirer de leurs terres des revenus comparables à ceux que procuraient les exploitations céréalières des pays toulousains, les capitaux s'étaient beaucoup moins détournés des investissements industriels. Dans certains cas, à Castres ou à Mazamet par exemple, les bourgeoisies locales avaient même fait preuve d'un dynamisme original dans une région où les classes dirigeantes se résignaient à l'industrie, *"avec une superbe toute castillane"*, lorsque le rendement des placements fonciers se révélait vraiment trop faible ou trop incertain. En d'autres lieux, dont les richesses du sous-sol avaient davantage excité les convoitises, moins promptes à réagir, ou faute de moyens suffisants, elles n'avaient pu s'opposer à la pénétration de capitaux étrangers à la région; on l'a vu, les houillères de Carmaux ne tardèrent pas à subir le même sort que les mines et les usines métallurgiques du bassin aveyronnais.

Avant même qu'ait été envisagée la création d'un véritable réseau ferroviaire, la carte de l'industrie régionale était déjà bien établie. Dans tous les centres où la concentration économique et technique avait permis une rupture avec les formes du travail artisanal, on s'accordait pour reconnaître la nécessité d'accéder facilement à un marché étendu. Le problème n'était pas tellement d'aller encore plus loin chercher matières premières ou débouchés, car les relations étaient déjà bien établies avec des contrées ou des pays éloignés; il fallait surtout intensifier ces échanges. Plutôt qu'un élargissement de l'horizon économique des entreprises, on espérait que le chemin de fer, en décuplant les capacités de transport, supprimerait les obstacles qui freinaient la croissance de la production et empêchaient d'ajuster correctement l'offre et la demande. Effectivement, partout où existaient des structures capables de supporter la confrontation avec des concurrents ambitieux et bien organisés, l'ouverture des voies ferrées stimula le développement des activités minières et industrielles.

1.L'essor des centres industriels.

a) les bassins houillers.

Dans l'Aveyron, plus qu'ailleurs sans doute, l'essor de l'industrie est indissociable de la construction des chemins de fer. La ligne de Montauban au Lot, l'une des premières construites dans la région (1858), permit d'intensifier l'exploitation du bassin houiller. La production, qui atteignait 167 000 tonnes en 1855, fut portée à 503 000 tonnes dès 1860 et représentait alors 5% du total national. Dans le même temps, la demande de rails provoqua un tel essor des usines métallurgiques installées à Decazeville et Aubin que le minerai de fer local ne suffit bientôt plus à les ravitailler. Vers 1858, ces deux usines livraient ensemble 60 000 tonnes de fonte, soit 15% de la production française (**408**). Leurs liens avec les compagnies ferroviaires étaient d'autant plus étroits que les mêmes capitaux présidaient à leur destinée: la Compagnie du Grand Central, qui contrôlait déjà les mines d' Aubin ne tarda pas à racheter l'usine métallurgique de cette ville qu'il transmit ensuite à la Compagnie d'Orléans.

La proximité du bassin houiller avait aussi attiré une fonderie de zinc et de cuivre, installée à Viviez en 1855. La perspective de bonnes liaisons ferroviaires encouragea son extension et la construction de laminoirs à proximité, dans la commune de Boisse-Penchot (1858). Quelques années plus tard, en 1871, ces établissements passaient aux mains de la société belge de la Vieille-Montagne, suite logique d'un processus de domination des activités industrielles de cette région par des capitaux étrangers au milieu local, qui se regroupèrent peu à peu dans de puissantes affaires dont les ramifications s'étendaient au-delà des frontières. (**412**)

Se forma ainsi une véritable nébuleuse urbaine et industrielle qu'on appela bientôt, sans plus de précision, le "Bassin". La population du canton d'Aubin — qui incluait alors Decazeville— doubla entre 1846 et 1876, et dans la hiérarchie urbaine de Midi-Pyrénées, les deux petits centres d'Aubin et de Decazeville — 10 000 habitants chacun en 1876 — se hissèrent progressivement au rang de cités au passé plus prestigieux, comme Villefranche-de-Rouergue — 9 200 habitants en 1806, 9 400 en 1846, 10 100 en 1876 —, mais qui stagnaient, faute d'activités industrielles.

Le bassin houiller de Carmaux se vit par contre exclu du bénéfice d'une desserte ferroviaire aussi précoce et, pendant longtemps, l'absence d'industries de transformation sur place ne permit pas d'accroître la production de houille. Malgré l'ouverture de la ligne Carmaux-Albi (1857), puis celle d'Albi à Toulouse(1864), les tonnages extraits par un millier d'ouvriers continuèrent d'osciller entre 120 et 150 000 tonnes jusqu'en 1870-1871. C'est que d'autres handicaps pesaient sur l'exploitation de ce gisement bien mal préparé pour affronter la concurrence des charbons de l'Aveyron ou des houilles anglaises importées par Bordeaux.

Il fallut attendre le début des années 1870 pour voir s'amorcer une véritable expansion, quand furent réglés les problèmes financiers posés par la modernisation de l'entreprise (**389**). En dix ans, la production fut alors multipliée par 2,5 et elle atteignait 306 000 tonnes en 1880.

b) Castres-Mazamet-Graulhet.

Dans le sud-est du Tarn, l'industrie textile était devenue de plus en plus tributaire des transports à mesure que la laine importée avait remplacé la matière première locale. Après l'Espagne et l'Afrique du Nord, grands pourvoyeurs des usines de Castres et de Mazamet dans la première moitié du XIX° siècle, les pays de la Plata s'imposèrent rapidement au point de devenir les principaux fournisseurs. Quatre ans après les premières importations d'Amérique du Sud, en 1855,la maison Périé de Mazamet fondait le premier comptoir d'achat à Buenos Aires (**361**). Mais l'Argentine livrait surtout des peaux lainées ce qui provoqua la naissance de l'industrie du délainage appelée à devenir très vite la grande spécialité de Mazamet: en 1875, cette ville comptait déjà 19 usines ravitaillées par 15 comptoirs installés en Amérique du Sud et en Afrique du Nord.

Ici encore, on ne peut manquer d'être frappé par le décalage chronologique: le recours massif aux importations lointaines et la naissance du délainage précédèrent d'au moins dix ans l'arrivée du chemin de fer. Lorsque furent levés les derniers obstacles douaniers, en 1860 et 1863, laines et cuirs purent entrer en franchise sur le territoire national. Il ne restait plus qu'à organiser leur acheminement depuis les grands ports importateurs, Bordeaux et Marseille. Ce fut chose faite en 1865, avec l'achèvement de l'embranchement ferroviaire Castelnaudary-Castres, prolongé l'année suivante jusqu'à Mazamet. Le trafic des gares devint alors le meilleur baromètre de l'activité des usines de délainage. En 1880, la gare de Mazamet recevait 10 millions de tonnes de peaux ou de laines, et un tonnage équivalent de houilles de Carmaux; les expéditions de laines, vers la Belgique en particulier, et de peaux, totalisaient à la même date 3,6 millions de tonnes. La progression fut particulièrement vive au cours de la décennie suivante, les arrivages de peaux lainées doublant entre 1881 et 1889, pendant que les expéditions de laines étaient multipliées par trois (**380**).

L'essor démographique des villes accompagna le développement des usines. Moins touchée par la fièvre industrielle, Castres atteignait cependant 25 000 habitants en 1876 et devenait la deuxième ville de Midi-Pyrénées, pratiquement à égalité avec Montauban qui stagnait depuis un siècle. Dominée par une bourgeoisie plus active, enrichie par le délainage, peut- être plus rémunérateur que la filature et le tissage car le commerce spéculatif des laines et des peaux s'ajoutait aux opérations industrielles,

Mazamet progressait beaucoup plus vite (14 000 habitants en 1876) entraînant dans son sillage de petits centres comme Labastide-Rouairoux (3 000 habitants) et Saint-Amans-Soult (2 400habitants) qui se hissèrent alors au rang de petites villes.

A Graulhet, la chapellerie ne put résister à la concurrence d'autres centres de production mieux outillés.

> *"Soit, faute de fonds nécessaires pour se procurer des machines, soit routine, les industries graulhétoises ne s'équipèrent pas assez vite."*
>
> P.Rascol. **(385)**

La ruine fut rapide après 1862 et elle aurait pu provoquer le déclin de cette petite ville laissée à l'écart de toute voie ferrée. Mais dans l'orbite du délainage mazamétain, qui lui fournissait la matière première, la mégisserie assura la renaissance de la vie industrielle. La présence d'une main d'oeuvre abondante et peu exigeante, réduite au chômage par la fermeture des chapelleries, un approvisionnement suffisant et relativement commode en peaux, facilitèrent la multiplication des petites affaires familiales, qui demandaient au départ plus de volonté et de travail que de capitaux.

> *"La perspective d'un gain facile et assuré suscita des vocations inattendues: demandèrent l'autorisation d'établir des usines de mégisserie, des chapeliers, des propriétaires, un jardinier, un limonadier, un instituteur."*
>
> P.Rascol. id.

On comptait déjà 44 établissements de ce type en 1870 et leur nombre approchait la centaine en 1881. A cette date, le nombre d'ouvriers mégissiers égalait pratiquement celui qu'employaient, vingt ans auparavant, les 27 usines de chapellerie, dont il ne subsistait plus que trois témoins (Statistique industrielle établie par la Préfecture. Archives départementales du Tarn).

La croissance démographique subit cependant le contrecoup de cette reconversion: la commune ne comptait que 6 940 habitants en 1876, soit à peine le même effectif qu'en 1846 (7 015 habitants), mais la population agglomérée était passée de 2 700 à 4 400 personnes dans le même temps, témoignant du caractère urbain plus affirmé de la nouvelle industrie.

Aux activités beaucoup plus variées, ne serait-ce que par son rôle de chef-lieu du département, Albi semblait

offrir des conditions favorables à l'épanouissement de la vie industrielle. Au temps du roulage, comme à l'époque du chemin de fer, les houilles de Carmaux y transitaient obligatoirement, et un carrefour ferroviaire d'intérêt régional réussit à s'y développer malgré l'absence d'une grande ligne interrégionale, qui fut tracée plus à l'est par Gaillac et Lexos.

Au milieu du XIX° siècle, l'industriel Joseph Maraval réussit à imposer les productions de sa manufacture de chapeaux sur un très vaste marché, assurant ainsi le renouveau d'une industrie locale pratiquement disparue (**384**). L'Exposition de Paris, en 1855, lança l'affaire, au point qu'on la considéra bientôt comme *"la première chapellerie de France"*. Au moment où, victime de la routine et d'une insuffisante modernisation, la fabrication des chapeaux de feutre, à base de poils de lapins, déclinait à Graulhet, le succès de l'usine d'Albi, avec ses chapeaux de feutre, à base de laine, faisait des émules. Mais ici encore, le chemin de fer arriva simplement au bon moment pour aider à mettre sur pied une organisation commerciale aux ramifications multiples qui soutint l'expansion; compte tenu de la chronologie, on ne saurait lui attribuer un rôle direct dans la renaissance de l'industrie albigeoise. En 1881, la Statistique industrielle établie par le Préfet faisait état de 11 établissements de chapellerie employant 1 500 personnes dans la seule ville d'Albi. Activité fluctuante au gré de la conjoncture, sans doute relayée par un important travail à domicile, — ce qui explique que d'autres sources indiquent un effectif de 3 000 ouvriers à la même époque —, l'écrasante prépondérance de cette activité paraît indiscutable: les autres branches industrielles sont alors très effacées et les mieux représentées, par trois fabriques de toiles, trois fonderies et une fabrique d'étiquettes, n'employaient respectivement que 150, 108 et 60 personnes.

Les exemples de Graulhet et d'Albi soulignent tout à la fois les bouleversements qu'apportait l'unification du marché national et les facultés d'adaptation qui pouvaient, fût-ce au prix d'une reconversion totale, maintenir l'activité de petits centres industriels, même lourdement handicapés par l'absence de desserte ferroviaire correcte. Encore fallait-il trouver les secteurs — les créneaux, dirait-on aujourd'hui — que le grand capitalisme dédaignait car ils n'offraient sans doute pas les mêmes promesses de profits que d'autres. Un véritable partage des tâches semblait ainsi s'établir. A Graulhet, Albi, comme à Mazamet et à Castres, des bourgeoisies locales moins passives qu'ailleurs dans Midi-Pyrénées, réussirent à s'adapter aux contraintes nouvelles du capitalisme industriel. Mais faute de moyens financiers suffisants, elles compensaient souvent la faible productivité de leurs usines par une exploitation

plus sévère d'une main d'oeuvre abondante, chassée des campagnes voisines par l'exode rural. En 1871, quand le kilo de pain valait, comme à Paris, Of,34, l'ouvrier graulhétois gagnait Of,18 de l'heure, trois fois moins en moyenne que les ouvriers de la capitale. Les attaches rurales de cette population laborieuse permettaient,en outre,sans trop de tensions sociales, d'adapter l'embauche aux fluctuations fréquentes de l'activité. Mais le système se grippait lorsque les usines tournaient au ralenti trop longtemps en dehors des périodes de grands travaux agricoles ou les années de mauvaises récoltes. Mieux connues aujourd"hui grâce aux travaux d'historiens contemporains (R.Trempé, R.Cazals...), les luttes sociales qui se développèrent à ces occasions révèlent fort bien les mécanismes qui permirent le développement de ces petits centres industriels. De petites fortunes s'y édifièrent alors, mais on ne saurait affirmer, comme le faisait P.Rascol(**385**), à propos de Graulhet, qu'elles s'épanouirent uniquement par les vertus de *"l'esprit d'initiative, l'ardeur au travail, la chance enfin, cet impondérable."*

Ajoutons enfin — le fait est trop rare dans cette région pour ne pas être souligné — que se dessinait l'ébauche d'un véritable tissu industriel dans ces pays tarnais, avec la multiplication des liaisons techniques entre les principaux centres industriels, ce qui explique probablement le rôle essentiel du carrefour ferroviaire albigeois. Tout comme la houille de Carmaux ravitaillait la majorité des usines, le délainage de Mazamet assurait l'approvisionnement de la mégisserie graulhétoise, des draperies de Castres et de la chapellerie d'Albi. Cela n'excluait pas l'apparition de certains rapports de dépendance éphémères au sein même de la bourgeoisie industrielle. En ce domaine les choses n'allèrent pas bien loin,et l'individualisme triompha des velléités de domination plus affirmées, tout comme il stérilisa longtemps des tentatives d'association pour les achats de matières premières ou l'harmonisation du conditionnement et de la qualité des productions destinées à la vente.

c) *les foyers industriels de l'Ariège*.

Dans l'Ariège, ni la métallurgie ni l'industrie textile n'avaient connu une concentration poussée avant l'arrivée du chemin de fer. Seule une réaction rapide permit d'éviter la disparition de la métallurgie brutalement soumise aux rigueurs de la concurrence. La confrontation des deux modes de production lui imposa une mutation sans précédent et l'adoption de l'organisation et des méthodes du capitalisme moderne. Au contraire, moins directement soumis à la pression de rivaux agressifs, le patronat du

textile réagit beaucoup plus lentement, au point que son avenir apparut de plus en plus précaire.

- Pamiers et la métallurgie. (**314** et **324**)

Créé en 1817, à l'initiative de capitaux locaux, pour la fabrication de limes et de faux, le petit atelier de métallurgie situé dans le quartier Sainte-Marie à Pamiers avait prospéré à l'abri de la concurrence jusqu'au milieu du XIX° siècle, époque où il employait une centaine d'ouvriers. Les forges catalanes de la montagne l'alimentaient en fer, et un moulin sur l'Ariège fournissait la force motrice, mais il fallait, chaque année, faire venir de Carmaux, par la route, un millier de tonnes de houilles. L'activité se maintint, malgré quelques mauvaises périodes, jusqu'au moment où la concurrence imposa des investissements plus lourds. En 1850, bien avant que le rail n'arrive à Pamiers, les propriétaires tentèrent de lancer un programme de modernisation, mais ils ne purent le mener à terme faute de moyens financiers suffisants. Dans ces conditions, l'arrivée du chemin de fer aurait pu sonner le glas de la métallurgie appaméenne. Il n'en fut rien, car les nouvelles perspectives qu'il offrait attirèrent des capitaux qui faisaient défaut jusque là. En 1862, l'établissement métallurgique fut racheté par E.Jacques Palotte, ingénieur de l'Ecole Centrale et sénateur de la Creuse, qui entreprit aussitôt la construction d'une nouvelle usine, dite Sainte-Marguerite. Cinq ans plus tard était constituée la Société Métallurgique de l'Ariège, qui installait à Tarascon un haut-fourneau moderne, facilement approvisonné par le minerai de fer de Rancié, puis, en 1872, rachetait celui de Berdoulet près de Foix. Les effectifs par la S.M.A., dans l'usine de Pamiers, ne cessèrent d'augmenter alors, et de 120 en 1864, passèrent à 350 dès 1868, pour atteindre le millier vers 1885.

Le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Tarascon, en 1877, marquait le triomphe de la houille dans l'industrie métallurgique et portait un coup fatal aux dernières forges catalanes, qui disparurent vers 1885, et aux martinets dispersés dans les vallées, qui leur survécurent encore quelques années.

> *"Les maîtres de forge abandonnent une lutte sans espoir. Les forgeurs retournent à la terre, ou plus souvent partent vers les nouvelles usines "anglaises". Dans la vallée, où les nuits ne seront plus traversées d'étincelles, les coups répétés des martinets ne retentiront plus. Les bûcherons, les charbonniers, les voituriers ont perdu leurs meilleurs clients."*
>
> F.Taillefer. (**320**) p.240.

La production de fer au combustible végétal, qui atteignait 5 200 tonnes en 1861, déclina très vite; elle oscillait entre 300 et 400 tonnes à peine au début de la décennie suivante. Dans le même temps, la production de fer au combustible minéral passait de 500 tonnes en 1861 à 6 000 tonnes en 1869, avant de se stabiliser entre 8 000 et 9 000 tonnes dans les années 1870.

Ces chiffres soulignent bien l'ampleur limitée du développement industriel, qui se traduisit davantage par une mutation technique et géographique que par un vigoureux essor de la production. On ne saurait oublier en effet que dans les années 1851-1855 déjà, les forges catalanes livraient en moyenne, chaque année, un peu plus de 6 000 tonnes. Les progrès furent donc quantitativement très modestes, surtout si l'on compare ces résultats à ceux de l'ensemble des usines du pays: malgré la perte de la Lorraine, la production française de fers et d'aciers ouvrés était multipliée par trois entre 1851-1855 et 1875-1880 et la part de l'Ariège, dans le même temps, passait de 1,5% à 0,5%.

La présence d'un minerai de fer local de bonne teneur et une tradition plus que séculaire avaient permis à la métallurgie ariégeoise de renaître sur des bases nouvelles. Trop éloignée des grands centres de consommation, et d'envergure trop modeste pour gêner les rois de la mine et du rail qui, en d'autres régions, à la tête de puissantes usines, se lançaient à la conquête du marché national, l'entreprise connut un bel essor. La concentration capitaliste réalisée à l'initiative d'intérêts étrangers à la région s'était accompagnée aussi d'une concentration géographique, au profit des centres urbains desservis par la voie ferrée (Pamiers et Tarascon). Avec 9 000 habitants en 1876, Pamiers conservait ainsi sa suprématie sur Foix (6 300 habitants) qui ne bénéficia qu'un temps d'une situation géographique favorable au développement des activités commerciales. Le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Tarascon la réduisit au rang de simple station sur la ligne Toulouse-Ax les Thermes et provoqua aussitôt la chute du trafic de la gare où se concentraient auparavant les productions en provenance ou à destination de la montagne: 17 700 tonnes seulement y furent expédiées en 1880, au lieu de 32 500 en 1868. A Tarascon, au contraire, les expéditions, essentiellement constituées par de la fonte destinée à l'aciérie de Pamiers, atteignaient déjà 62 000 tonnes, en 1880, trois ans après l'arrivée du chemin de fer.

- Saint-Girons et la papeterie. (**302** et **304**)

L'introduction du machinisme et l'utilisation des fibres de bois avaient placé la papeterie du Couserans

en bonne position pour faire face aux nouvelles conditions du marché qu'imposait la création du réseau ferroviaire. Dès 1866, un embranchement sur la grande ligne du piémont pyrénéen assurait à Saint-Girons des relations faciles avec Toulouse, où se trouvait l'essentiel de la clientèle des papeteries. En vingt ans, de 1865 à 1884, la production doubla et le nombre des ouvriers passa de 100 à 350. Cela ne fut pas suffisant pour fixer la population touchée par la crise des activités rurales, mais le canton de Saint-Girons fut sans doute moins touché que ses voisins par le déclin démographique: entre les recensements de 1846 et de 1876 il ne perdit que 7% de sa population pendant que la ville de Saint-Girons seule — 4 000 habitants en 1876 — gagnait près d'un millier d'habitants.

L'impulsion industrielle vint ici, en grande partie, de l'extérieur. En 1835, le Charentais Joseph Bardou avait installé à Perpignan une usine de papiers à cigarettes, dont la production était commercialisée dans des emballages frappés de ses initiales J◇B, que le public lut aussitôt JOB. La société s'implanta en 1870 dans le Couserans après avoir racheté et transformé l'usine de la Moulasse, près de Saint-Girons. A la même époque, un autre papetier, Lacroix, Charentais lui aussi, s'installait à Mazères, un peu plus près du confluent Salat-Garonne, et se lançait à son tour dans la fabrication de papiers à cigarettes. Cela suffit pour encourager d'autres industriels à les imiter, bien qu'une meilleure organisation commerciale apparut très vite indispensable pour accompagner une telle spécialisation. En ce domaine, Toulouse était beaucoup mieux située et offrait des avantages certains, au point que la société JOB y transféra son siège social avant d'y installer une usine de conditionnement destinée à traiter la production de ses ateliers ariégeois.

Apparaissait ainsi, pour la première fois de façon aussi nette, ce processus qui conduisait à la dissociation des activités de production et des tâches de gestion, au sein de l'espace régional. Processus qui n'aurait rien d'original si les capitaux toulousains avaient contrôlé l'affaire, la présence de l'énergie et de la matière première guidant la localisation des investissements; mais, dans le cas présent, processus plus révélateur de la perception des structures spatiales de la région par une société extérieure à Midi-Pyrénées. Centré sur Toulouse et irrigant de mieux en mieux la montagne pyrénéenne, le réseau ferroviaire n'avait fait que renforcer ces structures.

L'intégration au marché national d'un petit foyer industriel se traduisait ici aussi par la pénétration de capitaux venus d'ailleurs et accélérait le mouvement de concentration capitaliste. Elle fit apparaître, en même temps, la nécessité d'un centre de décision géographiquement bien situé. Toulouse avait alors tous les atouts pour jouer ce rôle, lorsque le recours à la capitale ne s'imposait pas.

- Lavelanet et le textile. (296 et 322)

Dans le pays d'Olmes, le travail de la laine conserva longtemps son caractère routinier. A la différence de la filature, le tissage ne se concentra vraiment en usines qu'à l'extrême fin du XIX° siècle, après l'adoption des métiers mécaniques.

> *"Le retard du machinisme ne fait que traduire celui de la concentration industrielle (...)Jusqu'au début du XX° siècle, procédés et production conservent en pays d'Olmes des traits nettement archaïques."*
> M.Chevalier. (297)

Le développement des transports et l'essor de l'industrie du délainage à Mazamet accélérèrent toutefois la substitution de la laine importée aux matières premières locales. Mais les usines de Lavelanet, trop isolées, semblaient condamnées à des productions de qualité médiocre et faiblement rémunératrices,... les seules qui échappaient à la concurrence des grands centres drapiers français et étrangers. Cela ne permit pas de créer un nombre suffisant d'emplois pour enrayer le déclin démographique. Entre 1846 et 1876, le canton de Lavelanet perdit 10% de sa population,et son chef-lieu, lui-même, ne parvint pas à progresser pendant ces trente années, regroupant au maximum 3 000 habitants, dont 2 800 agglomérés en son centre.

L'isolement relatif jusqu'à l'ouverture tardive de la voie ferrée, en 1903, et l'abondance de la main d'oeuvre contribuèrent sans doute à la survie de l'industrie textile du pays d'Olmes. Témoin condamné d'une époque révolue, pouvait-elle trouver en son sein les capitaux suffisants et les capitaines d'industrie compétents pour assurer sa reconversion et son adaptation le jour où une mauvaise conjoncture rendrait plus agressifs des concurrents mieux outillés, mieux organisés et plus puissants? A la fin du XIX° siècle la question ainsi posée incitait au pessimisme. Dans cette perspective, l'absence de liaison ferroviaire, qui sanctionnait déjà le caractère marginal de ce petit foyer industriel, risquait de le condamner.

d) Millau et Roquefort (402 et 406)

A Millau, l'industrie du gant, malgré les aléas d'une demande assez capricieuse, avait connu une rapide expansion pendant le Second Empire. Mieux ravitaillée par l'élevage ovin caussenard, lui-même en progrès grâce aux fromageries de Roquefort, la mégisserie locale bénéficia de cette bonne conjoncture. En 30 ans, de 1846 à 1876, la ville de Millau

enregistra un taux de croissance exceptionnel en Midi-Pyrénées (+64 %) et, en 1876, elle se classait au sixième rang dans la hiérarchie urbaine de la région, devançant même le chef-lieu du département, Rodez. Le fait est d'autant plus remarquable que la première liaison ferroviaire ne fut établie qu'en 1874, rompant un isolement économique que ne pouvait corriger de façon efficace un roulage actif.

Dès 1880, l'activité de la gare de Millau témoigne de l'intérêt porté au nouveau mode de transport: en une année, 6 500 tonnes y furent expédiées et 50 000 voyageurs s'y embarquèrent. Mais le rail n'arrivait-il pas trop tard pour enrayer le déclin qui affectait mégisserie et ganterie depuis les dernières années du Second Empire? Entre 1868 et 1878, ces deux branches industrielles avaient perdu le tiers de leurs ouvriers, victimes de la concurrence italienne et allemande. Pour se lancer à la conquête ou à la reconquête des marchés, un moyen de transport plus commode et moins onéreux serait-il suffisant? Encore fallait-il que le patronat local soit en mesure de saisir très vite cet atout. Or, à l'évidence, il lui fallait avant tout adapter l'appareil de production aux nouvelles conditions de l'économie capitaliste, au moment où d'autres placements, plus rentables et plus sûrs, attiraient la bourgeoisie locale. En effet, soutenues par la banque millavoise Villa, les sociétés qui exploitaient les caves de Roquefort semblaient beaucoup mieux armées pour exploiter les possibilités nouvelles que semblait offrir la voie ferrée. Depuis des années, elles se préparaient à réorganiser leurs activités sur des bases géographiques plus larges et le chemin de fer leur permettait précisément d'étendre leur aire de collecte du lait et d'approvisionner une clientèle sinon plus lointaine, tout au moins plus nombreuse.

*

L'unification du marché national, qui allait de pair avec le développement du libre-échange dans les relations économiques internationales, posa en des termes nouveaux le problème de la survie des industries régionales, brutalement confrontées à la concurrence de productions venues d'autres régions ou d'autres pays. C'est toute leur place dans l'économie française qui se trouvait remise en question.

En offrant aux marchandises fabriquées ailleurs la possibilité de pénétrer massivement, et pour un faible coût, dans Midi-Pyrénées, le chemin de fer ne fit que révéler la précarité de beaucoup d'entre elles. On s'accorda trop souvent pour imaginer que le chemin de fer apporterait la prospérité. Il fallut vite déchanter. Certaines activités industrielles en bénéficièrent incontestablement, mais

beaucoup d'autres, trop mal outillées ou de taille trop modeste, ne purent soutenir la confrontation une fois rompu l'isolement géographique qui les avait protégées jusque là. L'instituteur du Plan dans le canton de Cazères, en Haute-Garonne, constatait ce déclin et en percevait parfaitement les causes qu'il exposait dans sa monographie, rédigée en 1886.

> *"Il y a dix ou quinze ans, le Plan était un centre industriel qui comptait 1 400 ou 1 500 habitants. La population s'adonnait en grande partie au tissage des voiles et se créait ainsi les moyens de vivre non dans l'aisance mais d'une manière convenable. Le Nord ayant fabriqué ces mêmes toiles à un prix bien plus réduit, les patrons furent obligés de fermer leurs ateliers pour ne pas essuyer de lourdes pertes. Les ouvriers sans travail et sans ressources durent quitter la commune et chercher ailleurs les moyens de subsister. Ce fut une véritable émigration. En une seule année, une centaine de familles partirent et allèrent habiter d'autres centres."*
>
> Archives départementales de la Haute-Garonne.

Dans l'affrontement sans merci entre modes de production, le capitalisme moderne imposait ses lois aux hommes comme aux régions. Seuls les petits centres industriels, où la concentration technique et financière avait été suffisamment poussée dans la première moitié du XIX° siècle, réussirent à faire face. Cela ne fut pas sans difficultés et incertitudes. La modernisation et le développement passèrent parfois par la pénétration de capitaux extérieurs à la région, lorsque les enjeux excitaient la convoitise de puisants groupes capitalistes (Decazeville, Carmaux). Dans d'autres cas, les bourgeoisies, seules ou associées à de petits capitaines d'industries venus de l'extérieur, parvinrent à se maintenir ou à s'imposer sur le marché national au prix d'une reconversion totale ou en jouant la carte de la spécialisation, une main d'oeuvre abondante et bon marché suffisant à compenser les handicaps du retard technologique et de l'éloignement géographique. Si quelques unes de ces spécialisations étaient appelées à un brillant avenir (délainage à Mazamet ou mégisserie à Graulhet), d'autres paraissaient, au contraire, beaucoup plus précaires, à la merci d'un concurrent mieux armé ou d'un caprice de la mode (ganterie de Millau ou chapellerie d'Albi), quand il ne s'agissait pas tout simplement d'une spécialisation essentiellement défensive dans des productions grossières et faiblement rémunératrices (Lavelanet).

Quoi qu'il en fût, les petits centres industriels de Midi-Pyrénées ont plutôt bien prospéré au cours des trente années qui virent se mettre en place le réseau ferroviaire. Même ceux qui souffrirent d'un désenclavement tardif, comme Millau ou Lavelanet, réussirent à maintenir ou à développer leurs activités car la bonne conjoncture économique générale y masquait les inconvénients d'un outillage et d'une organisation dépassés.

2. Les autres villes et l'émergence de relais régionaux: Tarbes et Toulouse.

a) la stabilité de la hiérarchie urbaine.

En dehors des foyers industriels déjà actifs dans la première moitié du XIX° siècle, on cherche vainement des villes converties à l'industrie après l'arrivée du chemin de fer. Partout où la concentration industrielle était insuffisante, l'intégration plus poussée dans le marché national provoqua, au contraire, la ruine des fabriques qui travaillaient presque exclusivement pour la satisfaction des besoins locaux.

Pas de faillite spectaculaire ou de déclin brutal mais plutôt une lente érosion des fonctions industrielles ou artisanales. Bagnères-de-Bigorre ou Saint-Affrique gagnèrent encore un millier d'habitants chacune entre 1846 et 1876, mais il s'agit de cas exceptionnels. C'est l'époque où de nombreux petits centres urbains, pourtant desservis par les voies ferrées, ne progressaient plus. Certains, et non des moindres, comme Castelsarrasin, Moissac ou Gaillac, perdirent même des habitants. D'autres, grâce au maintien et au développement des fonctions commerciales, réussirent à compenser tant bien que mal le déclin de leur artisanat ou de leurs manufactures. Mais la croissance de Villefranche-de Rouergue, de Figeac ou de Caussade semblait stoppée, et ces authentiques petites villes paraissaient sommeiller au sein d'un monde rural frappé par l'exode. Seules, quelques localités, peu actives jusque là, s'affirmèrent au contraire comme de petites places commerciales lorsque, intégrées au réseau ferroviaire, elles ne souffraient pas de la proximité d'une cité plus importante. Se trouvèrent dans ce cas Condom (7 900 habitants en 1876) et surtout Saint-Gaudens (6 000 habitants), bien située sur la grande ligne Toulouse-Bayonne et suffisamment éloignée de Toulouse et de Bayonne pour jouer le rôle de petite capitale au contact de la montagne et des plaines de l'avant-pays.

Mais tout cela n'allait jamais bien loin et contribuait surtout à une répartition plus régulière des centres de commerces et de services au sein du monde rural. Dans ce bilan sans grandeur de la géographie urbaine de Midi-

Pyrénées, entre 1846 et 1876, deux cas seulement paraissent suffisamment originaux pour retenir un peu plus longuement l'attention. Bagnères-de-Luchon et Lourdes, réussirent à creuser l'écart avec d'autres cités pyrénéennes, qui pouvaient prétendre, elles aussi, à une "vocation touristique".

Bagnères-de-Luchon distançait déjà toutes les autres villes thermales de la chaîne lorsque fut établie une liaison ferroviaire commode pour sa desserte (1873). De 5 000 en 1841, le nombre decuristes atteignait déjà 9 000 en 1865; il approchait 25 000 en 1887 (**294**). Le chemin de fer ne fit que consacrer cette suprématie de la station, véritable petite ville de 4 000 habitants en 1876. Il lui donna les moyens de s'imposer encore davantage car aucune de ses rivales n'était accessible directement par le rail. Même Cauterets, où il fallut attendre 1901 pour qu'un chemin de fer d'intérêt local à voie métrique, facilite les relations avec la gare la plus proche de la Compagnie du Midi, Pierrefitte-Nestalas.

A Lourdes, qui comptait 4 200 habitants en 1846, le chemin de fer joua peut-être un rôle plus décisif. En choisissant le tracé de la voie ferrée entre Tarbes et Pau, les ingénieurs ne se doutaient pas qu'ils allaient aider à la promotion internationale d'un centre de pèlerinage. Plus préoccupés par le profil de la ligne que par les conséquences encore incertaines des apparitions de 1858, officiellement reconnues par l'Eglise en 1862, ils optèrent pour l'itinéraire le plus long, par Lourdes, abandonnant la variante envisagée par Pontacq. M.Chadefaud (**295**) a montré que Lourdes n'était pas un fait isolé dans les Pyrénées, où d'autres centres de pèlerinage s'étaient développés au milieu du XIX° siècle. Mais l'ouverture de la voie ferrée, en 1866, assura aussitôt à la ville un rayonnement exceptionnel.

> *"Tout était réuni pour que Lourdes connaisse une autre destinée que celle des autres sanctuaires mariais pyrénéens.(...) C'est le train qui ouvrit des perspectives et des horizons nouveaux. Dimensions et échelles changeaient. Dès lors, tout le monde s'affaira."*
>
> M.Chadefaud. (**295**) pp.18 et 22.

Dès 1876, un premierrecord était atteint avec 160 000 pèlerins (**295**) et le recrutement dépassa bientôt les frontières du pays (**660**). La ville qui n'avait gagné qu'un millier d'habitants depuis 1846 s'engagea alors dans une croissance fiévreuse. Le rail joua un rôle essentiel dans cet essor, et l'activité de la gare constitue un excellent

indicateur de la fréquentation de la cité mariale. Malgré l'organisation de nombreux trains spéciaux — 103 en 1876 — les compagnies ferroviaires n'arrivèrent pas toujours à satisfaire la demande. L'alliance du rail et de la grotte miraculeuse sembla définitivement scellée lorsqu'arrivèrent, en 1877, les premiers trains de pèlerins, le pape Pie IX décorant à cette occasion le chef de gare de Lourdes de l'ordre de Saint-Sylvestre!

Trop exceptionnel, et au bout du compte relativement modeste, l'essor de la ville de Lourdes, tout comme celui de Bagnères-de-Luchon, ne saurait faire oublier l'essentiel: pendant que se mettait en place le réseau ferroviaire, l'organisation urbaine de la région ne subissait que des retouches minimes. En 1846, on pouvait identifier 62 communes urbaines en Midi-Pyrénées; trente ans plus tard, on en comptait à peine 64, deux ayant été rétrogradées au rang de communes rurales, et quatre communesrurales ayant été promues au rang de villes grâce au développement de leurs industries (Carmaux, Aubin, Labastide-Rouairoux, Saint-Amans-Soult). Sur ce total, les petites villes, celles qui comptaient moins de 5 000 habitants agglomérés au chef-lieu, étaient toujours aussi bien représentées; on en comtait pratiquement le même nombre en 1846 et en 1876. Trois seulement (Foix, Saint-Affrique et Mazamet) avaient accédé à la catégorie supérieure des "villes moyennes", toujours aussi peu fournie: 15 villes en 1846 et 19 en 1876, qui ne dépassaient pas 27 000 habitants. Aucune n'avait réussi à égaler Montauban, la plus peuplée de la région après Toulouse, et qui n'avait pourtant gagné que 1850 habitants (+ 7,3%) entre ces deux dates.

Remarquable stabilité d'un semis urbain où n'arrivaient pas à émerger de véritables villes moyennes capables de rivaliser avec Toulouse. Le développement des industries était trop faible ou trop incertain, et lorsque l'industrie faisait défaut ou périclitait, la croissance urbaine devenait très hésitante. Même des villes déjà bien peuplées et dotées de fonctions administratives ne réussissaient qu'à maintenir leur position: Auch, Rodez, Foix et Montauban, gagnèrent moins de 2 500 habitants en trente ans, et Cahors, longtemps isolée, ne progressa pratiquement pas (+ 284 habitants).

Non seulement la"révolution ferroviaire" n'avait guère modifié les grands traits de l'organisation de l'espace dans la région, mais on serait presque tenté d'affirmer qu'elle les avait plutôt figés en confirmant la hiérarchie de ses points forts, les villes. Pouvait-il en être autrement quand le souci primordial des compagnies ferroviaires était précisément d'équiper en priorité les axes déjà bien fréquentés et de desservir les centres urbains et industriels les plus actifs?

b) les relais régionaux: Tarbes et Toulouse.

Dans un marché national progressivement unifié et de plus en plus dominé par la capitale, s'imposa assez vite la nécessité de relais régionaux. Grâce aux voies ferrées, les plus petits centres urbains du pays devenaient accessibles et les produits de l'agriculture et de l'industrie pouvaient être acheminés directement vers les consommateurs sans passer par les étapes traditionnelles du commerce de gros. La prospérité du négoce en fut affectée dans certaines grandes villes qui avaient joué jusque là le rôle d'entrepôt pour toute une région. Dès 1861, quatre ans à peine après l'ouverture de la voie ferrée Bordeaux-Sète, la Chambre de Commerce de Toulouse avait souligné les méfaits de telles pratiques.

> *" Pouvons-nous oublier que depuis l'établissement des chemins de fer, Toulouse a perdu son commerce de transit et presque son commerce de revente? Que par l'accroissement de leur réseau et la facilité des communications qui en est la conséquence, cet état de choses tend à s'accroître et à faire de notre belle cité un centre de consommation pur et simple? Non, car les faits commerciaux de tous les jours parlent éloquemment, les transactions commerciales importantes diminuent de plus en plus, la décentralisation s'est faite autour de la capitale du Midi de la France par la facilité qu'ont aujourd'hui les départements qu'il lui était donné d'approvisionner de recevoir directement les marchandises dont elle était l'entrepôt."*
>
> Rapport Planet. Séance du 2 avril 1861 Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Quinze ans plus tard, la même assemblée s'interrogeait à nouveau sur cette question quand un de ses membres demanda incidemment *"s'il était bien constant que le commerce toulousain proprement dit soit en décroissance, le contraire paraissant résulter de l'augmentation du nombre de maisons de commerce et du chiffre de leurs affaires"*. La discussion qui suivit est fort intéressante et révèle de sérieuses divergences d'analyse entre les représentants du négoce local. A ceux qui s'inquiétaient toujours de *"l'extrême facilité des communications, qui rapproche chaque jour davantage le producteur du consommateur, permettant à l'un comme à l'autre de se passer d'intermédiaires"* d'autres opposaient *"le dommage causé aux négociants des petites villes situées dans le rayon toulousain par les maisons du chef-lieu, qui, grâce aux capitaux dont elles*

disposent, peuvent cumuler des commerces d'objets précédemment spécialisés et réparer les pertes d'un article par les gains de l'autre", mais ils soulignaient aussi les dommages que ces mêmes maisons éprouvaient à leur tour *"par la concurrence des immenses entreprises parisiennes, embrassant dans leurs opérations les produits les plus variés, les offrant à bas prix, les expédiant de toute façon par envois directs aux consommateurs (...) et par l'intermédiaire des succursales permanentes."*

Perception inquiète et confuse des bouleversements qui affectaient alors les circuits commerciaux traditionnels. Tout comme les affaires industrielles dans d'autres villes, le négoce toulousain se trouvait confronté aux lois du capitalisme triomphant. Mais l'essor général des transactions était tel qu'il facilitait adaptations et reconversions, rendant moins sensible le nouveau rapport de forces qui se dessinait entre les différents types de négoce. Au cours de la même discussion à l'assemblée consulaire, n'évoquait-on pas le *"goût du superflu en toutes choses qui gagne de plus en plus la population, au détriment même du nécessaire"?* Avec l'accroissement de la population depuis cinquante ans, n'était-ce pas *"suffisant, peut-être, pour expliquer le nombre actuel des maisons de commerce et l'importance des opérations, sans qu'on puisse prétendre que la prospérité se soit réellement accrue dans les mêmes proportions."*

Trop modestes et rayonnant sur des espaces peu étendus ou trop peu peuplés, tous les chefs-lieux de départements ne pouvaient prétendre jouer ce rôle de relais entre producteurs et consommateurs, que le négoce de gros demeurât aux mains des intérêts locaux ou qu'il fût accaparé par des succursales de firmes d'envergure nationale. Dans bien des domaines, le département se révélait déjà un cadre trop exigu et c'est à l'échelle d'un espace plus grand, qu'on désignera bientôt, faute de mieux, du nom imprécis de région, que commençaient à s'organiser de nombreuses tractations.

Deux villes semblent s'être imposées assez facilement pour jouer ce rôle de relais régional. Pour l'une, Toulouse, il s'agissait simplement de développer sur des bases entièrement nouvelles des activités commerciales qui, de tout temps, avaient assuré sa prospérité. Pour l'autre, Tarbes, la promotion était plus originale.

Dans l'extrême sud-ouest du pays existait une vaste aire géographique suffisamment éloignée de Toulouse et de Bordeaux pour que s'y développe un organisme urbain à vocation régionale. Bayonne (19 000 habitants en 1851) était bien excentrique, et Pau (16 000 habitants) prospérait surtout comme centre de villégiature pour étrangers (*); aucune de ces deux villes ne réussit vraiment à s'imposer. Le hasard — si l'on veut bien désigner ainsi un concours de circonstances complexes — voulut que Tarbes assure ce rôle. L'arrivée précoce du chemin de fer (1859)

* *J.Caput. RGPSO.1948.*

puis la constitution d'une étoile ferroviaire autour de la ville n'y furent pas étrangères. La population passa ainsi de 13 000 habitants en 1846 à 21 000 en 1876. Encore faible à la fin de l'Ancien Régime, l'écart avec Bagnères-de-Bigorre s'était creusé dans la première moitié du XIX° siècle. L'essor des activités commerciales, stimulées par la facilité des liaisons ferroviaires, le développement des fonctions administratives, la décision des pouvoirs publics d'y installer un arsenal militaire en 1874, suffirent à faire de Tarbes un chef-lieu original en Midi-Pyrénées, dont le rayonnement dépassait largement les limites de son département. Dès cette époque, il était en passe de devenir la deuxième ville de la région, après Toulouse, légèrement distancé par Montauban et Castres en 1876 si l'on considère la population communale, mais déjà plus peuplé si l'on se réfère au seul chiffre de la population agglomérée.

3. La confrontation de deux modes de production et le développement de Toulouse.

94 000 habitants en 1846, 130 000 en 1876, le développement de Toulouse s'est poursuivi à un rythme soutenu pendant le Second Empire. En apparence la ville n'a guère souffert de la réorganisation du système de transport et les craintes qu'avaient suscité le prolongement du canal du Midi par le canal latéral, ou le choix de Montauban comme tête de ligne du Grand Central furent vite dissipées. De toute évidence, l'augmentation des capacités de transport sur l'axe Bordeaux-Sète et l'amélioration des liaisons dans de nombreuses autres directions, vers les Pyrénées en particulier, compensèrent largement la disparition du privilège qui imposait, autrefois, aux marchandises circulant sur le canal du Midi l'obligation d'être transbordées à Toulouse. Désormais placé face à une concurrence plus vive, le négoce local avait, dans l'ensemble, réussi à exploiter les nouveaux atouts que lui offrait la promotion de Toulouse au rang de grand carrefour ferroviaire. Les industriels toulousains s'étaient trouvés confrontés à des problèmes identiques. Plus facilement approvisionnés en matières premières et en produits énergétiques grâce aux voies ferrées, voyant s'ouvrir à leurs productions un marché beaucoup plus étendu, accessible à un moindre coût, ils durent aussi compter sur la concurrence de produits fabriqués en d'autres régions qui commençèrent à faire leur apparition dans la région.

" Pour prendre son essor et ne pas rester en arrière, Toulouse possède tous les éléments qui se puissent désirer: richesse accumulée considérable, voies de communication nombreuses

et qui ouvrent des débouchés certains à ses produits; dans le coeur de la cité, des forces hydrauliques immenses; une population intelligente, et, avec tout cela, des maîtres de la science placés au premier rang en Europe, et auprès desquels de nombreuses industries trouveront toujours leurs guides les plus sûrs...

Aucune autre ville en France est-elle placée dans une position plus avantageuse?"

E.de Planet (**195**)

Le bilan n'est pourtant pas à la mesure de ces riches (?) possibilités. Ni l'industrie, ni le commerce n'arrivèrent à se hisser au dessus de l'honnête médiocrité qui les caractérisait antérieurement.

Si l'on en croit E. de Planet (**194** et **195**), les rares industries,"*isolées dans un milieu qu'on ne saurait cependant accuser d'être réfractaire aux idées de progrès*", ne connurent qu'un essor limité et incertain. Avec 9 600 emplois en 1872, les manufactures n'occupaient que 20% de la population active de Toulouse, beaucoup moins que l'artisanat, crédité de 15 000 emplois lors du recensement général de la population effectué à cette date (**259**). Au cours des vingt années précédentes, la situation de l'industrie ne s'était guère améliorée; la production demeurait extrêmement variée et c'était plutôt le nombre et la diversité des fabriques que leur importance qui caractérisaient la ville. Le commerce lui-même, malgré la place qu'on lui attribue généralement, n'occupait même pas 5 000 personnes, moins que l'agriculture (6 200), toujours bien représentée sur un vaste territoire communal; même avec l'appoint des transports (2 700) il n'égalait pas l'industrie. Quant aux services administratifs (670) et aux professions libérales (2 300), elles restaient d'autant plus marginales que cette dernière catégorie incluait abusivement à cette époque un grand nombre de rentiers. Par contre, en additionnant les effectifs employés dans les services domestiques (6 100), les actifs classés dans la rubrique " luxe et divertissement" (4 000), le bâtiment (1 500) et l'artisanat (15 000), on atteignait un total de 26 600 personnes, soit plus de 53% de la population active. C'est bien l'impression d'un organisme urbain vivant replié sur lui-même qui se dégage de la lecture de ces chiffres, et que confirment les témoignages des contemporains.

Dans ces conditions, comment expliquer la croissance rapide de la ville et l'accumulation des richesses qui paraît s'y réaliser? Malgré l'absence d'étude précise sur cette question, les capitaux n'ont, semble-t-il, jamais cessé d'affluer dans la ville. En 1864, dans l'arrondissement de Toulouse, quelques centaines de personnes seulement

souscrivirent pour 5 millions de francs à l'emprunt de 300 millions émis par l'Etat (**195**). Cette somme représentait alors près d'une fois et demie le bénéfice moyen de l'ensemble del'industrie toulousaine, et M. de Planet s'insurgeait contre cette pratique qui privait les manufactures des capitaux nécessaires à leur modernisation:

> *" Disons seulement que si la dixième partie des capitaux que l'abîme creusé par le jeu ou les spéculations sans profit pour notre cité a engloutis depuis quelques années était allée à l'industrie, on aurait réalisé à Toulouse de grandes choses."*
>
> E. de Planet. Congrès méridional.Toulouse 1858. (**194**)

Quelques années plus tard, c'est le grand propriétaire foncier, Théron de Montaugé, qui regrettait à son tour que ces capitaux — *"ces douze millions que la place de Toulouse a compromis dans les chemins de fer espagnols"* — ne servent pas à la modernisation de l'agriculture.

> *"L'expérience un peu chère que beaucoup de rentiers ont fait de ces placements fugitifs produira sans doute un retour salutaire vers les opérations terriennes qui se rattachent à la mise en valeur du sol."*
>
> Théron de Montaugé.(**230**) pp.567-568.

Trop fragmentaires sans doute, ces témoignages n'en révèlent pas moins les mécanismes qui assuraient le fonctionnement et l'essor de la ville. Les revenus tirés de la terre servaient d'abord à payer domestiques, artisans ou professions libérales, qui fournissaient services, produits ou divertissements nécessaires à la vie oisive des nombreux propriétaires fonciers qui avaient élu domicile à Toulouse. On retrouve donc le schéma proposé pour expliquer la "croissance paradoxale"de la ville pendant les années de la monarchie censitaire (Cf. ci-dessus 2° partie) Les nouvelles conditions offertes à l'industrie et au négoce par l'établissement du réseau ferroviaire n'ont pas réussi, semble-t-il, à modifier le comportement des classes dirigeantes. Tout au plus, Théron de Montaugé constate-t-il que *"la terre a été moins recherchée depuis que les actions et les obligations sont devenues à la mode"*.Mais c'est que la terre ne rapportait peut-être plus des revenus aussi substantiels qu'autrefois. Deux facteurs avaient joué en ce sens: l'évolution du marché du blé et les revendications de la main d'oeuvre agricole. Ils étaient la conséquence directe de l'unification capitaliste du marché national rendue possible par le développement des chemins de fer.

Pendant longtemps, l'absence ou la faiblesse de l'industrie avaient bénéficié aux propriétaires fonciers du Toulousain en maintenant dans les campagnes une main d'oeuvre dont l'abondance n'était pas vraiment compromise par l'apparition précoce de comportements malthusiens. Les choses changèrent rapidement dès que le chemin de fer élargit l'horizon économique de nombreux cantons ruraux. La disparité entre les revenus du travail à la ville et dans les campagnes était trop accusée pour ne pas déclencher l'exode ou l'intensifier. Au sein même de l'agriculture, les salaires pratiqués alors dans les pays toulousains étaient très inférieurs à ceux de certains départements du bassin parisien. Le médiocre développement des industries dans la région ne suffisait plus à freiner le mouvement d'exode rural puisque, désormais, l'appel d'autres régions où s'épanouissait l'industrie était plus facilement entendu. Théron de Montaugé analysait d'ailleurs ce phénomène avec beaucoup de perspicacité et de clairvoyance:

> *" Ne conservons pas d'illusion à cet égard, la crise doit aboutir, par la force même des choses, à un nouvel accroissement dans le prix de la main d'oeuvre."*

Comment s'étonner, dans ces conditions, de l'afflux de population vers Toulouse? Cette grande ville n'était-elle pas la seule,dans la région,à offrir aux ruraux déracinés une variété d'emplois aussi considérable? Il se pourrait même que les propriétaires fonciers citadins aient été d'excellents agents recruteurs, ramenant avec eux, de "leurs" campagnes, domestiques ou artisans qu'ils employaient directement ou dont ils aidaient au placement en ville. Le jour où les historiens étudieront plus précisément les phénomènes de clientélisme qui n'ont cessé de marquer la vie politique locale, ils trouveront sans doute là de fécondes explications. Ces solidarités complexes accréditèrent longtemps l'image d'une société urbaine unie, qui échappait à des tensions trop vives.

Beaucoup mieux organisée dans la ville de Toulouse que dans les cantons ruraux, l'assistance multiforme aux plus défavorisés n'était pas faite pour atténuer ces liens de dépendance, en même temps qu'elle contribuait à l'accélération de l'exode rural.

> *"La situation faite à nos paysans est fort inférieure à celle qu'offre le séjour dans des grands centres. Cessons donc de nous étonner s'ils obtiennent leur préférence. Hâtons-nous plutôt de réparer la double erreur qu'on a commise dans l'économie de l'assistance publique... en concentrant les*

secours dans l'enceinte des villes, au lieu de les répandre partout où il y avait des souffrances à soulager."
T.de Montaugé. (**230**) p.497.

Le recensement de 1872 permet de mesurer cette attraction de Toulouse sur les campagnes voisines. A cette date, un habitant sur deux n'est pas né dans la ville,mais la grande majorité des "immigrés" vient d'autres communes du département (48%) ou des départements limitrophes (33%), et le recrutement plus lointain (19%) dépasse exceptionellement les limites du Sud-Ouest français. (**277**)

Depuis 1846, les cantons ruraux de la Haute-Garonne avaient perdu 40 000 habitants (-11%) et la raréfaction de la main d'oeuvre n'avaitpas tardé à y modifier les rapports sociaux entre les maîtres de la terre et les paysans. Moins nombreux et plus exigeants, les travailleurs avaient obtenu des augmentations de salaires ou des contrats de métayage plus avantageux qui contribuèrent à limiter les revenus des propriétaires à un moment où, précisément, le marché des céréales connaissait une évolution fort incertaine. Dans le Toulousain, le salaire annuel moyen dans l'agriculture, qui correspondait au prix de 15 hectolitres de blé dans la décennie 1840-1850, représentait l'équivalent de 18,5 hl entre 1861 et 1866, alors que d'une période à l'autre, le prix moyen de l'hectolitre avait à peine augmenté, passant de 19francs à 20,66 francs.(D'après Th. de Montaugé)

Cette apparente stabilité des cours moyens du blé sur le marché de Toulouse ne doit pas faire illusion; elle masque de très importantes variations annuelles qui ne manquaient pas d'inquiéter tous les propriétaires, car le haut niveau des prix, certaines années, était toujours consécutif à de mauvaises récoltes et se traduisait rarement par une augmentation de leurs revenus. Lorsque les cours s'effondraient, la situation n'était guère meilleure, mais par le jeu de l'échelle mobile, instituée en 1832, les importations se trouvaient frappées de droits gradués en fonction des prix sur les marchés intérieurs. Les producteurs du Toulousain étaient farouchement attachés à ce système protecteur. L'enjeu était d'autant plus important que les expéditions de blés assurées par le seul département de la Haute-Garonne portaient en moyenne sur 600 000 hectolitres, ce qui représentait 12 millions de francs, sur la base de 20 francs l'hectolitre, à mi-chemin entre les extrêmes de 1856 (32,1 f.) et de 1850 (13,8 f.)

La loi du 15 juin 1861 remplaça l'échelle mobile par un droit fixe, très modéré, de 50 centimes pour 100 kilogrammes importés, alors que les propriétaires du Sud-Ouest avaient demandé qu'il soit fixé à 2 francs.

"Du coup, les cultivateurs du Sud-Ouest se sont trouvés complètement désarmés devant la concurrence des produits étrangers, placés dans des conditions plus favorables sous le rapport du climat, du prix des terres, des charges publiques et de l'abondance de la main d'oeuvre."

Th.de Montaugé. op.cité.

De surcroît, cette mesure intervenait au moment où les voies ferrées permettaient d'acheminer à l'intérieur du pays, pour un coût modique, les céréales importées. Et Théron de Montaugé rapporte même qu'on vit *"les céréales étrangères non seulement supplanter les nôtres dans la Provence et le Bas-Languedoc, mais aussi leur disputer l'approvisionnement de Toulouse, malgré l'avilissement des cours."*

Décidément, le capitalisme imposait sa loi aux producteurs du Toulousain. La conquête du marché national et la libération des échanges internationaux répondaient parfaitement aux intérêts des nouveaux maîtres de l'économie. Le chemin de fer assurait à leurs usines des approvisonnements plus massifs et moins coûteux en même temps qu'il permettait d'écouler leurs produits dans tout le pays, mettant à rude épreuve les petits producteurs mal préparés à une telle concurrence. La nouvelle réglementation douanière les lançait peut-être dans une compétition internationale risquée, mais en pesant sur les prix du pain, les importations de céréales à bas prix leur permettait de contenir la progression des salaires; en garantissant en même temps le ravitaillement régulier des populations urbaines, elles rendaient moins inquiétant l'abandon des campagnes par ces cohortes de travailleurs nécessaires à l'essor de l'industrie.

La logique implacable du mode de production dominant atteignit gravement les pays toulousains. On a vu comment de petits centres industriels firent face aux nouvelles lois de la concurrence. A Toulouse, les propriétaires fonciers durent se résoudre à tirer de leurs terres des revenus plus faibles, ce qu'ils ressentirent très cruellement au moment où le chemin de fer leur apportait beaucoup de tentations sous la forme de produits de consommation nouveaux, fabriqués en d'autres régions. Les nombreuses diatribes moralisatrices contre ce goût du superflu, qui gagnait les classes dirigeantes, cachent souvent fort mal le dépit de ne pouvoir céder plus facilement aux sollicitations du négoce.

"C'est ainsi qu'autour de 1830, on voit apparaître dans toutes les classes de la société une éclosion d'habitudes nouvelles caractérisées par la recherche de plaisirs

faciles et les satisfactions de besoins nouveaux inconnus des vieilles générations...Les revenus qui avaient suffi aux pères pour mener une discrète vie ne permettaient pas au fils de tenir de longues années le rang de désoeuvré voulant paraître."

Z.Bagué. (**325**) p.49.

La "fête impériale" a-t-elle accéléré la ruine des propriétaires fonciers en les entraînant dans des dépenses inconsidérées? Tout porte à le croire, et la question mériterait d'être étudiée plus précisément.

Pendant de longues années, la bourgeoisie terrienne réussit à faire face aux dangers qui la menaçaient. Malgré l'abandon de l'échelle mobile, les cours du blé se maintinrent à un niveau assez élevé après les mauvaises années de 1864 et 1865. Mais cela ne fut pas suffisant, et il fallut, dans bien des cas, se résoudre à entamer le patrimoine, commencer à vendre quelques terres. Le procédé n'avait rien de bien nouveau et Théron de Montaugé y faisait allusion quand il analysait le morcellement des propriétés depuis le début du XIX° siècle. Bien qu'en attribuant la cause essentielle au régime successoral né de la Révolution et qu'atténuait pourtant la réduction des naissances, il signalait *"l'avidité du paysan à acheter des terres"*alors qu'un *"grand nombre de propriétaires se sont souvent convertis à l'idée de vendre des terres qui ne rapportaient pas plus de 2% de revenus nets en leurs mains impuissantes"*. (op.cité. p.567.)

Même constatation du Docteur Labat, quelques années plus tard, à propos de la Gascogne gersoise.

" Vers la fin du Second Empire, la terre fut payée à des prix si élevés que, même bien administrée,... elle donnait à peine 2%, tandis que les placements mobiliers les plus faciles donnaient aisément 5."

Dr Labat. (**329**) p.643.

Jusqu'aux années 1870, l'abandon de la terre par les grands propriétaires fonciers fut, semble-t-il, d'ampleur limitée, même si, dans certains cas, elle avait commencé très tôt.

"Mais il s'agissait alors de cas isolés, et peut-être des plus lucides, déjà sensibles à l'évolution des revenus mobiliers. Il faut attendre le dernier quart du siècle pour observer un mouvement d'ensemble."

R.Brunet. (**173**) p.393.

Les premières ventes de domaines, ou de parties de domaines, compensèrent souvent la baisse des revenus tirés de la terre. La vie urbaine n'en fut ainsi pratiquement pas affectée car les propriétaires fonciers continuèrent à vivre en ville ou s'y replièrent encore davantage, sans vraiment réduire leur train de vie.

Au centre d'une remarquable étoile ferroviaire, Toulouse continua donc de vivre au rythme d'une classe dirigeante acculée à vendre ses terres pour conserver son rang social. Pendant ce temps, faute de capitaux, l'industrie végétait et le négoce local cherchait confusément à s'organiser, sous les feux croisés de la concurrence des commerçants des villes plus petites, ravitaillés directement, et des grandes affaires extérieures à la région, qui préféraient fonder leurs propres succursales dans les grandes villes de province.

Tout cela demeurait encore bien incertain à la fin du Second Empire et le débat qui s'engagea alors à propos des opérations d'urbanisme exprime bien les contradictions des classes dirigeantes toulousaines, qui sentaient vaciller les fondements économiques de leur pouvoir.

> *" Par le biais de l'industrialisation, le phénomène urbain, avec sa propension à la puissance et aux dominations, est au coeur du développement du capitalisme. Dans ces conditions, la vieille structure urbaine ne répond plus aux nécessités de l'économie et de sa gestion. La ville " de province" avec ses foires, ses fonctions religieuses, administratives ou militaires, son réseau d'influence sur les campagnes patiemment tissé par ses artisans, ses négociants et ses notaires, parfois ses ateliers et ses petits métiers, doit se soumettre ou dépérir inexorablement."*
>
> J.P.Rioux. La Révolution industrielle. Seuil.1971. p.151.

Les grands projets du Comte Campaigno, imposé à la mairie par Napoléon III, se heurtèrent à une virulente opposition que J.Coppolani attribue à trois causes majeures:

> *"...pour beaucoup, la simple peur du changement...qui entraîne un refus implicite de la croissance de la ville et de ses effets; pour les expropriés, le fait de voir les bénéfices essentiels de l'opération récoltés par d'autres que les Toulousains — mais plutôt en propriétaires attachés à leur bien familial qu'en capitaliste à la recherche du profit le plus élevé —; enfin, chez les opposants au régime... la condamnation a priori*

de tout ce qui était inspiré par le pouvoir issu du coup d'État."

J.Coppolani.Une opération d'urbanisme à Toulouse à la fin du XIX° siècle. Mémoires de l'Académie des Sciences de Toulouse. 1976. p.217.

Campaigno avait précisé très clairement ses intentions en proposant d'ouvrir de nouvelles voies dans le vieux tissu urbain.

"Améliorer à Toulouse une circulation qui, particulièrement à l'intérieur de notre cité, est difficile presque partout...quelquefois même dangereuse en certains points, et dont les moyens ne sont plus en harmonie avec le développement de notre commerce, l'activité de notre industrie et l'accroissement constant de notre population."

Cité par J.Coppolani.

On croirait entendre l'écho atténué des déclarations d'Haussmann, de Persigny, ou d'autres, classant les villes au titre de "l'outillage national" et proposant, en toute logique, de remodeler la plus grande d'entre elles, Paris, en fonction des nouveaux besoins de l'économie capitaliste.

"Les dirigeants de la politique et de l'économie sous le Second Empire, je veux dire le souverain lui-même et son gros chien fidèle Haussmann, son ministre Persigny, et tout le brain-trust de saint-simoniens, cette synarchie de doctrinaires et d'hommes d'affaires, théoriciens et activistes de la Révolution industrielle, ont découvert la notion nouvelle de la Ville. Ils ont découvert les deux aspects de cette modernité urbaine: la Ville comme instrument de productivité, comme cadre productif, je veux dire comme cadre de la production et pour la production. Et la Ville comme cadre socialement actif, comme moyen de différenciation sociale. La découverte, des deux la plus originale, était la première."

M.Cornu. La conquête de Paris. Mercure de France. 1972. pp.39-40.

La similitude ne s'arrête pas là. A Toulouse, derrière Campaigno, se profilaient en effet des affairistes, agents du grand capital, comme Maguès, auteur d'un projet de nouvelles rues, lié aux Péreire, et surtout Caunes, mandataire d'une banque belge, qui espérait bien obtenir la maîtrise financière des opérations.

Les grandes percées orthogonales furent entreprises très tardivement et les travaux traînèrent en longeur. A la fin du Second Empire, la fièvre était un peu retombée et les appétits extérieurs semblaient moins aiguisés. Comme la gare, outil privilégié de la pénétartion du capitalisme moderne dans la ville, les premières constructions de la rue d'Alsace-Lorraine témognaient cependant de l'affrontement de deux modes de production. Les toits d'ardoises et la pierre ou la brique jaune pour les façades remplacèrent la brique rouge et la tuile méridionale qui faisaient l'unité architecturale de la ville.

> Toutes ces constructions *"sont l'oeuvre d'architectes venus du dehors qui se bornent à copier à Toulouse l'architecture des maisons neuves qui brodent les voies nouvelles ouvertes par Haussmann à Paris...Les activités sont souvent d'origine extérieure: grandes banques d'affaires (Société Générale, Crédit Lyonnais, Comptoir d'Escompte), commerces de luxe de type parisien souvent créés par des immigrés qui viennent concurrencer l'artisanat traditionnel."*
>
> J.Coppolani. op,cité. p.218.

Et l'on a pu dire que *"la rue d'Alsace-Lorraine étoit une enclave étrangère dans une ville qui conservait encore une grande originalité régionale." (Mme Nevers)*

*

* *

En moins de trente ans, de 1850 à 1880 environ, le chemin de fer permit d'intégrer la région Midi-Pyrénées dans un marché national progressivement unifié et organisé selon les règles du capitalisme moderne. Dès 1880, pratiquement toutes les villes étaient desservies par une voie ferrée, ou en passe de l'être. Partout, producteurs et négociants, longtemps protégés par leur isolement géographique avaient dû faire face aux assauts de concurrents mieux outillés et plus puissants, qui prospéraient en d'autres régions sous la houlette de puissants intérêts capitalistes. Reconversions et réorganisations permirent la survie et le développement des petits centres industriels les plus actifs dans la première moitié du XIX° siècle. Partout ailleurs, quand la concentration technique et économique était insuffisante, l'artisanat et la petite industrie furent acculés à la ruine. De nombreuses villes

ont ainsi décliné ou stagné quand les activités commerciales ou administratives ne purent soutenir la croissance démographique. Seuls, certains chefs-lieux de département, bien que dépourvus d'industrie, continuèrent à se développer, d'autant plus vigoureusement qu'ils étaient dotés d'un bon équipement ferroviaire et suffisamment éloignés de Toulouse. Tel fut le cas de Tarbes, dont l'influence s'imposa bien au-delà des limites des Hautes-Pyrénées.A Toulouse enfin, l'accumulation des revenus tirés de la terre semble avoir suffi à nourrir la prospérité apparente de la ville et son essor démographique, mais ni le commerce ni l'industrie, n'arrivèrent vraiment à tirer un bénéfice à la mesure de l'excellente situation géographique de la cité, particulièrement bien mise en valeur par les compagnies ferroviaires.

En fin de compte, malgré les bouleversements dans la nature, l'intensité ou l'organisation des activités, la "révolution ferroviaire" n'a guère altéré les structures de l'espace régional héritées des siècles passés. Les grands axes de circulation ont été équipés de voies ferrées plus tôt que les autres, à l'exception de l'itinéraire Toulouse-Paris; Toulouse a renforcé sa suprématie dans la hiérarchie urbaine sans pour autant jouer un rôle régional exceptionnel; à des marges montagneuses jalonnées de petits centres industriels actifs continuaient de s'opposer les "campagnes toulousaines" vouées à la production des céréales et parsemées de villes au riche passé mais qui ne progressaient pratiquement plus, car la rente foncière, moteur de leur croissance antérieure, devenait progressivement moins importante au fur et à mesure que les grands propriétaires se défaisaient de leurs domaines et préféraient s'installer à Toulouse où se concentrait la vie artistique et culturelle.

Même impression si l'on considère l'ensemble de la région dans l'espace national. Déjà sensibles au milieu du XIX° siècle, les écarts se sont encore creusés. Entre 1846 et 1876, la population de Midi-Pyrénées s'est pratiquement stabilisée. La perte de 90 000 habitants (-3,5%) est restée modérée car, globalement, l'excédent naturel (+ 114 000) a compensé la moitié des pertes liées à l'exode vers d'autres régions (- 204 000); elle traduit cependant un affaiblissement relatif de la région dans l'espace français, puisque dans le même temps la population du pays, dans les limites actuelles, progressait de 8,5%. De même la population urbaine de la région gagnait 100 000 habitants (+ 20,5%), mais cela ne suffisait pas à rapprocher le taux d'urbanisation (22,6%) de la moyenne nationale (32,5%), et l'écart s'était même aggravé, l'ensemble des villes françaises ayant progressé plus vite encore, gagnant près de 3 millions d'habitants en 30 ans (+33,2%)

Faiblement urbanisée, à l'écart du grand mouvement de la Révolution industrielle, la région Midi-Pyrénées abordait le dernier quart du XIX° siècle dans une situation

incertaine. Sauf exception, les classes dirigeantes le percevaient bien, même si, face au capitalisme triomphant, propriétaires fonciers et bourgeoisies industrielles avaient, dans l'ensemble, réussi à sauvegarder l'essentiel de leur pouvoir économique, ou tout au moins son apparence, jusqu'aux années 1875-1880. Les uns de façon souvent suicidaire avaient préféré entamer leur patrimoine foncier dans l'attente de jours meilleurs, au lieu de remettre en cause le mode d'exploitation et le système de cultures de leurs domaines, comme le suggéraient pourtant les plus lucides d'entre eux. Les chefs d'entreprises, eux, n'avaient pu rester aussi passifs devant les assauts de la concurrence qui les contraignait à un choix simple: s'adapter ou disparaître. Un certain nombre avaient réussi à trouver la parade, améliorant l'outillage de leurs entreprises ou spécialisant leurs productions; mais beaucoup, faute de capitaux suffisants, ou trop timorés, n'avaient dû la survie de leurs affaires qu'à une bonne conjoncture économique générale, qui se retourna brutalement vers 1875-1880.

*

* *

,

II. LA CRISE ECONOMIQUE ET SES CONSEQUENCES

DES ANNÉES 1880 À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Le phénomène est bien connu grâce aux travaux des historiens de l'économie comme F.Crouzet, M.Levy-Leboyer ou F.Caron; dès les années 1860, la croissance économique de la France, déjà modérée par rapport à celle d'autres pays européens, subit une décélération qui s'est amplifiée nettement dans le dernier quart du XIX° siècle. Cette grande dépression, qui a précédé la reprise de la "Belle Epoque", n'a pas eu les mêmes caractères que les crises antérieures.

> *"Aux crises "mixtes" des deux premiers tiers du siècle, où se mêlaient les phénomènes de sous-production agricole (céréales surtout) et les phénomènes de surproduction industrielle (relative aux capacités sociales de consommation), liés aux mécanismes de suri-nvestissement (ou surcapitalisations), ont succédé les crises de type contemporain à plus grande pureté capitaliste à partir du cycle 1873-1883: le détonateur principal n'est plus la chute du pouvoir d'achat des paysans, et les fluctuations des prix des grains ne sont plus l'élément moteur du cycle. Ce sont les glissements progressifs mais irréversibles de la structure du produit national qui ont donné peu à peu le rôle essentiel, dans le cycle, aux faits relevant de l'investissement et de la production industriels, reliés aux phénomènes monétaires de crédit et de Bourse."*
>
> F.Caron, J.Bouvier. in (**137**) Tome 4. 1° volume. pp;132-133.

Parfaitement intégré au marché national, le midi-pyrénéen a subi de plein fouet les effets de la crise. Dans l'agriculture comme dans l'industrie, de nombreux producteurs, qui avaient réussi à se maintenir ou à s'adapter en période de bonne conjoncture, résistèrent beaucoup plus difficilement aux assauts de leurs concurrents lorsque la

compétition devint plus âpre. Définitivement rompu par les chemins de fer, l'isolement ne les protégeait plus, et les nouvelles lignes du plan Freycinet contribuaient encore à faciliter la pénétration systématique sur les marchés locaux des produits fabriqués en d'autres régions, voire des produits importés. Dans les campagnes, la crise du phylloxéra acheva de compromettre l'équilibre précaire de nombreuses exploitations, déjà affecté par la baisse générale des cours.

1. Les manifestations démographiques.

Même sommaire, l'analyse des grands traits de l'évolution démographique révèle l'ampleur de la crise qui affecta alors la région, sans doute plus vulnérable que d'autres.

De 1876 à 1911, Midi-Pyrénées a perdu 375 000 habitants — 15% de sa population —, c'est-à-dire quatre fois plus qu'au cours des trente années précédentes.

La dénatalité, qui affectait depuis longtemps certains départements comme le Lot ou le Gers, gagna peu à peu l'ensemble de la région, et, dès 1886-1891, partout sauf dans l'Aveyron, les décès l'emportèrent sur les naissances. Entre 1876 et 1911, Midi-Pyrénées perdit ainsi 150 000 habitants par le simple jeu du mouvement naturel, qui contribua donc pour 38% à son déclin démographique.

Le déficit migratoire régional (- 230 000) demeurait toutefois prépondérant. Permanent depuis le début du siècle, il s'aggrava après 1881 et affecta dès lors, avec une intensité variable, tous les départements. Au recensement de 1901, 14% des habitants nés en Midi-Pyrénées, soit 340 000 individus, résidaient hors de la région; inversement, 128 000 personnes (dont 16 000 étrangers) nées hors de Midi-Pyrénées, s'y étaient établies. C'est donc à 212 000 qu'on peut estimer le déficit créé par les mouvements migratoires au cours des décennies précédentes.

Tous les départements furent touchés par le déclin démographique, mais les plus urbanisés, ceux qui possédaient une industrie plus active, retinrent mieux leur population. Contrairement à une idée reçue, un taux d'urbanisation plus fort et un secteur secondaire plus étoffé semblent même avoir contribué à limiter le dépeuplement des campagnes (Tarn, Haute-Garonne). Malgré cela, l'exode rural, très supérieur à la moyenne nationale apparaît bien, partout, comme le phénomène essentiel; conjugué à la dénatalité, il provoqua en moyenne la disparition d'un habitant sur cinq dans les campagnes entre 1876 et 1911. Or, dans le même temps, la population urbaine n'augmentait que de 9 500 habitants. C'est incontestablement dans cette distorsion que réside l'aspect le plus original de l'évolution démographique de Midi-Pyrénées à cette époque.

Départements	EVOLUTION 1876-1911					
	Population rurale		Population urbaine		Population totale	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Ariège	-43 800	-21,1%	- 2 200	- 5,9%	-46 000	-18,8%
Aveyron	-56 800	-16,8%	+12 400	+16,1%	-44 000	-10,6%
Haute-Garonne	-54 900	-18,0%	+ 9 200	+ 5,3%	-45 700	- 9,6%
Gers	-52 100	-21,8%	- 9 500	-21,5%	-61 600	-21,7%
Lot	-67 200	-27,6%	- 3 500	-10,5%	-70 700	-25,5%
Hautes-Pyrénées	-38 400	-19,8%	+ 6 500	-14,4%	-31 900	-13,4%
Tarn	-36 000	-14,2%	+ 800	+ 0,7%	-35 200	- 9,6%
Tarn-et-Garonne	-34 700	-21,5%	- 4 200	- 7,2%	-38 900	-17,5%
MIDI-PYRENEES	-383 900	-19,8%	+ 9 500	+ 1,6%	-374 400	-14,9%
FRANCE	-2 849 000	-11,4%	+5 548 000	+45,3%	+2 699 000	+ 7,3%

Tableau n° 19 . Population rurale et population urbaine dans la région Midi-Pyrénées de 1876 à 1911.

Source. Recensements de population

Jusqu'en 1876-1880, l'urbanisation régionale avait péniblement suivi, à une distance respectable, la moyenne nationale. Une véritable rupture se manifesta ensuite: pendant que la population urbaine du pays progressait de 5.5 millions d'habitants, soit une augmentation de 46%, celle de Midi-Pyrénées ne progressait même pas de 2%. En 1911, alors que 44% des Français vivaient dans les villes, le taux d'urbanisation de la région dépassait à peine 27%; l'écart qui était de 8 points seulement en 1846 et de 10 points en 1876 avait pratiquement doublé en trente ans! La rectification du chiffre de population attribué à Toulouse au recensement de 1911 — 155 000 habitants au lieu de 149 000 — ne change rien à l'ampleur de la crise qui affectait lors le développement des villes. Même Toulouse marquait le pas après un siècle de croissance soutenue.

A la veille de la guerre, le semis urbain ne s'était guère modifié. Par rapport à 1876, onze petites villes en déclin avaient été reléguées au rang de communesrurales: il s'agissait le plus souvent de petits centres ruraux (Montesquieu-Volvestre, L'Isle-Jourdain, Gimont, Réalmont,Villefranche de Lauragais...), mais aussi de villes incontestables,

TABLEAU N°20 .

LES VILLES DE MIDI-PYRENEES EN 1876.

VILLES	POPULATION TOTALE	POPULATION AGGLOMÉRÉE
TOULOUSE	131 642	120 208
MONTAUBAN	26 952	19 790
CASTRES	25 856	20 520
TARBES	21 293	21 080
ALBI	19 169	15 875
MILLAU	15 695	14 482
MAZAMET	14 168	10 770
AUCH	13 785	12 135
CAHORS	13 660	12 190
RODEZ	13 375	12 881
VILLEFRANCHE DE R.	10 124	7 819
DECAZEVILLE	9 547	5 968
BAGNÈRES DE BIGORRE	9 508	7 598
MOISSAC	9 137	5 675
GAILLAC	8 124	6 099
PAMIERS	8 967	7 837
SAINT-AFFRIQUE	7 622	5 572
FIGEAC	7 330	5 660
FOIX	6 362	5 127
CARMAUX	6 160	5 384
AUBIN	9 864	2 447
CONDOM	7 873	4 933
LAVAUR	7 563	4 937
GRAULHET	6 940	4 435
CASTELSARRASIN	6 906	3 547
SAINT-GAUDENS	5 955	4 120
REVEL	5 613	3 782
LECTOURE	5 507	2 964
LOURDES	5 471	4 577
RABASTENS	5 161	3 092
GOURDON	5 098	2 688
SAINT-GIRONS	4 953	3 993
SAINT-ANTONIN	4 924	2 514
L'ISLE-JOURDAIN	4 671	2 246
FLEURANCE	4 550	3 736
VILLEMUR	4 530	2 363
BEAUMONT DE LOMAGNE	4 513	3 608
CAUSSADE	4 066	2 438
MIREPOIX	4 057	3 088
SAINT-CÉRÉ	4 027	3 087
BAGNÈRES DE LUCHON	4 012	3 982
SAVERDUN	4 008	2 460
ESPALION	4 001	3 580

VIC-FEZENSAC	3 992	3 000
GRENADE	3 973	2 674
MURET	3 956	2 509
MONTESQUIEU V.	3 880	2 481
SAINT-GENIEZ D'OLT	3 843	3 167
MIRANDE	3 812	3 230
VALENCE D'AGEN	3 699	2 926
VIC-BIGORRE	3 630	3 472
MAZÈRES	3 620	2 521
SOUILLAC	3 110	2 362
LAVELANET	3 095	2 788
LABASTIDE ROUAIROUX	3 090	2 159
MONTRÉJEAU	3 081	2 648
GIMONT	2 932	2 113
RÉALMONT	2 845	2 210
CAZÈRES	2 784	2 422
VILLEFRANCHE DE L.	2 538	2 130
MAUBOURGUET	2 570	2 310
OSSUN	2 504	2 400
SAINT-AMANS-SOULT	2 435	2 084
CORDES	2 378	2 115

Source. recensement de 1876.

TABLEAU N° 21 .

LES VILLES DE MIDI-PYRENEES EN 1911.

VILLES	POPULATION TOTALE	POPULATION AGGLOMÉRÉE
TOULOUSE	149 576	134 389
MONTAUBAN	29 778	21 901
TARBES	28 615	28 615
CASTRES	27 830	23 052
ALBI	25 100	20 986
MILLAU	17 673	16 492
RODEZ	15 386	14 463
MAZAMET	14 764	12 004
DECAZEVILLE	14 144	11 169
AUCH	13 638	12 182
CAHORS	13 650	12 378
CARMAUX	11 064	8 756
PAMIERS	10 017	8 250
AUBIN	9 574	5 021
LOURDES	8 805	7 948
BAGNÈRES DE BIGORRE	8 455	6 819
VILLEFRANCHE DE R.	8 439	8 439
GRAULHET	7 912	5 845
SAINT-GAUDENS	7 127	5 376
CASTELSAGRAC	7 269	5 253
FOIX	6 806	5 485
SAINT-GIRONS	5 929	5 339
MOISSAC	8 137	4 741
CASTELSARRASIN	6 996	3 473
CRANSAC	6 654	4 565
SAINT-AFFRIQUE	6 495	4 552
CONDOM	6 380	4 104
LAVAUR	6 130	4 292
FIGEAC	5 808	4 395
REVEL	5 596	4 024
LAVELANET	3 532	3 411
CAPDENAC	4 348	3 271
CAUSSADE	4 321	2 909
GOURDON	4 293	2 678
RABASTENS	4 249	2 507
LECTOURE	4 166	2 492
FLEURANCE	4 050	3 246
ESPALION	3 716	2 669
MURET	3 654	2 854
VIC BIGORRE	3 480	3 200

BEAUMONT DE LOMAGNE	3 577	2 769
MIREPOIX	3 558	2 727
MIRANDE	3 424	2 809
BAGNÈRES DE LUCHON	3 415	3 399
SAVERDUN	3 373	2 120
GRENADE	3 302	2 149
VILLEMUR	3 255	2 014
VALENCE D'AGEN	3 194	2 603
SAINT-CÉRÉ	3 184	2 628
SAINT-JUÉRY	3 182	2 395
VIC-FEZENSAC	3 041	2 270
SAINT-GENIEZ	2 859	2 376
SOUILLAC	2 761	2 302
CAZÈRES	2 688	2 287
MONTRÉJEAU	2 632	2 384
MAUBOURGUET	2 172	2 139

Source. Recensement de 1911.

au passé plus riche (Saint-Antonin, Cordes), et même de deux foyers industriels (Labastide-Rouairoux et Saint-Amans-Soult) qui avaient accédé au titre de ville quelques années auparavant, pendant le second Empire.

L'évolution inverse était plus rare. Trois anciennes communes rurales seulement se classaient en 1911 parmi les petites villes; deux d'entre elles, Cransac et Saint-Juéry, grâce à l'essor de l'industrie, l'autre, Capdenac, qui s'était développée autour du grand dépôt ferroviaire de la Compagnie d'Orléans, sur les rives du Lot.

Exceptionnels avant 1876-1880, les cas de villes en déclin étaient majoritaires dans les années qui suivirent une véritable sélection semble s'être opérée dans le semis urbain. Une quinzaine de villes seulement, parmi les plus peuplées, ont continué de s'accroître, mais à un rythme beaucoup plus modéré: il s'agit soit de centres industriels (Castres, Mazamet, Decazeville, Carmaux...), soit de chefs-lieux de départements. Par contre, d'autres "villes moyennes" — communes comptant au moins 5 000 habitants agglomérés au chef-lieu —, isolées dans des pays essentiellement ruraux touchés par la crise, enregistrèrent de sérieuses pertes de population (Gaillac, Moissac, Figeac), ou tout au moins une nette stagnation lorsque les fonctions administratives réussirent à y maintenir un certain niveau d'activité (Cahors, Auch)

Parmi les petites villes, le déclin fut général. Seules y échappèrent Lavelanet et Caussade, là encore grâce au maintien d'une petite industrie. Pour beaucoup de ces cités, tardivement reliées au réseau ferroviaire d'intérêt général, l'arrivée du chemin de fer, qui avait suscité tant d'espoirs, coïncidait le plus souvent avec de sérieuses difficultés économiques.

CATEGORIES DE VILLES	1876			1911			EVOLUTION	
	nb	population		nb	population			
TOULOUSE	1	131 642	23,1%	1	149 576	25,6%	+17 934	+13,6%
VILLES MOYENNES*	19	246 834	43,3%	21	291 975	49,9%	+45 141	+ 6,1%
PETITES VILLES *	44	192 030	33,6%	34	143 023	24,5%	-49 007	-25,5%
TOTAL	64	570 506	100	56	584 574	100	+14 068 **	+ 2,5%

* *ville moyenne: plus de 5 000 habitants agglomérés.*
petite ville: de 2 000 à 5 000 habitants agglomérés.

** *Ces résultats diffèrent sensiblement de ceux de la statistique officielle qui, en 1876, incluait abusivement dans les communes urbaines Salles-la-Source (Aveyron) et Breitx (Ariège) dont la population "agglomérée" paraît avoir été largement surestimée. La population urbaine de 1876 a donc été rectifiée ici, contrairement au tableau précédent, ce qui modifie sensiblement le résultat de l'évolution globale: +14 068 au lieu de + 9 500.*

Tableau n° 22. Les modifications de la hiérarchie urbaine entre 1876 et 1911. *Source: Recensements.*

Au bout du compte, la stabilité de la population urbaine totale cache une appréciable redistribution. Si la suprématie de Toulouse se vérifie toujours — plus du quart de la population urbaine de la région en 1911 —, la différence s'est accusée entre petites villes et villesmoyennes. Systématiquement utilisée dans ces chapitres consacrés au XIX° siècle, la distinction entre ces deux catégories d'unités urbaines, fondée sur un seul critère statistique plus ou moins arbitraire — 5 000 habitants agglomérés au chef-lieu — se trouve justifiée, a posteriori, par ces comportements démographiques très différents. Dans le contexte de crise économique qui affectait alors l'ensemble de la région, la grande majorité des centres urbains déjà bien peuplés résista ou progressa encore, pendant que les petites villes, sauf de très rares exceptions, perdaient une partie de leur population. Assez curieusement toutefois, malgré l'essor de la plupart d'entre elles, les villes moyennes continuaient de se situer entre 6 000 et 30 000 habitants, aucune ne parvenant à s'imposer suffisamment pour faire contrepoids à Toulouse: l'écart entre Toulouse et la plus "grande" de ces villes moyennes n'avait cessé de s'accroître au cours du XIX° siècle; il était de 1 à 5 en 1911, mais semblait pratiquement stabilisé depuis 1876.

2. La crise des activités agricoles.

L'ampleur de l'exode et les difficultés de très nombreux marchés ou centres de services pour le monde rural soulignent bien la gravité de la crise qui sévit dans les campagnes de la région à la fin du XIX° siècle.

Crise agricole bien sûr, mais aussi crise de l'artisanat rural et des multiples activiés associées aux travaux de la terre. En Rouergue, R.Béteille a montré comment, au XIX° siècle,les pratiques agricoles traditionnelles permettaient *"à une foule d'artisans et de gagne-petit de subsister dans les hameaux et les villages."*

> *" Les métiers les plus divers peuvent nourrir leur homme car les voisins ont besoin de leurs services. Il y a les taupiers, les bouilleurs ambulants avec leur serpentin transporté de ferme en ferme, les tailleurs, les colporteurs, qui rayonnent dans un périmètre plus ou moins étendu. Mais le monde rural est aussi très riche d'artisans de fabrication et de service, tels les tisserands et les forgerons qui satisfont un véritable besoin en économie fermée...*
>
> *Or, après le Second Empire, et surtout dans*

le dernier quart du siècle, la concurrence des produits industriels devint très vive et les artisans ne purent plus satisfaire certains besoins nouveaux...La disparition de nombreux artisans paraît très brutale dans les secteurs lesplus directement liés à la vie rurale. Les charbonniers et les bûcherons par exemple, qui étaient 538 en 1851, ne sont plus que 13 en 1929. Artisans et compagnons du bâtiment ont diminué de plus de moitié dans les campagnes...La crise de l'artisanat rural n'a pas été la moindre pourvoyeuse de l'exode."
R.Béteille.(**393**) p.104.

Dans d'autres contrées,moins isolées, en Gascogne gersoise par exemple, la ruine de l'artisanat et la disparition de petits métiers ont été beaucoup plus précoces,et à la fin du XIX° siècle l'exode rural prit de plus en plus des allures d'exode agricole.

Dans les pays céréaliers, les cours des grains, déjà bien stagnants pendant le Second Empire, se détériorèrent rapidement à partir de 1876. Pour le département du Tarn, par exemple, l'hectolitre de blé qui se vendait en moyenne 22-23 francs pendant les années 1860, avait oscillé fortement pendant cette période passant du record de 33,88 f. en 1856 à son cours le plus bas, 16,65 f., en 1867. De 1870 à 1880, les variations annuelles devinrent beaucoup plus faibles et les cours moyens s'établirent aux environs de 24 francs avant que ne s'amorce une chute rapide portant la moyenne décennale à 20 francs d'abord entre 1881 et1890 puis à 17,20 francs seulement de 1891 à 1900. Dans un marché national unifié, où les disparités entre les différentes régions s'étaient largement atténuées, cette baisse affectait l'ensemble de l'agriculture française mais dans les pays toulousains ses conséquences sociales et géographiques prenaient un caractère particulier.

Comme ils avaient déjà coutume de le faire pour compenser la diminution de leurs revenus, les propriétaires fonciers continuèrent d'aliéner tout ou partie de leurs domaineslorsque la baisse des cours du grain accéléra la dégradation de leur rendement financier. En 1910, le Dr Labat le constatait à propos de la Gascogne gersoise.

" L'abandon de la terre par la bourgeoisie est un fait accompli. Mais il serait plus exact de dire que c'est la terre qui a abandonné la bourgeoisie. La terre lui a fait défaut, l'a trahie en quelque sorte, lui a refusé ce que pendant si longtemps elle lui avait si fidèlement donné, des revenus, une vie facile et agréable, de l'influence, du

> *prestige. Le phénomène est ici facile à expliquer, puisqu'il se réduit à la simplicité d'un fait économique."*
> D.Labat. (**329**) p.645.

Et quelques années plus tard, le président de la Société Centrale d'agriculture de la Haute-Garonne, ne pouvait que constater à son tour:

> *" Depuis 25 ans surtout, les capitalistes fuient de plus en plus les placements immobiliers; ils sont de plus en plus rares ceux qui veulent acheter de la terre...Les propriétés rurales sont offertes de toutes parts."*
> Comité consultatif d'action économique de la 17° Région. Séance du 20 Novembre 1916.

La diminution de la rente foncière affecta durement la vie urbaine, à Toulouse en particulier. Accrochée aux signes extérieurs de son rang social, la bourgeoisie terrienne se replia sur elle-même. Les vieux Toulousains, domestiques ou artisans,qui la servaient, n'ont pas oublié son comportement égoïste et mesquin quand elle fut contrainte de mener une vie plus économe.

Dans d'autres villes, quand n'existait aucune activité de remplacement, la léthargie gagna progressivement,et les marchés jadis actifs périclitèrent rapidement au fur et à mesure que les campagnes furent gagnées par l'autarcie. La population diminua brutalement et pendant près d'un demi-siècle,ne réussit plus à progresser de façon significative. Ainsi, Lavaur, 7500 habitants en 1876, 6500 seulement en 1901, qui fut privée de son rôle de sous-préfecture en 1926 et ne se "réveilla"vraiment qu'après 1954. Mais le phénomène affecta la quasi totalité des villes plus petites comme Revel, Beaumont-de-Lomagne, Villemur, Gimont ou Fleurance, dont on a déjà souligné la similitude de l'évolution démographique après 1876.

Pendant que dérivaient à la baisse les prix des grains, le phylloxéra ravageait la vigne. Cette culture,qui faisait souvent la fortune du pauvre et ajoutait à l'aisance du riche, occupait une place importante dans les campagnes de la région. Stimulées par la proximité d'un grand centre de consommation urbain (vignoble de Fronton) ou par les possibilités nouvelles d'expédition qu'offraient les voies ferrées (Cahors), les plantations s'étaient étendues depuis le milieu du XIX° siècle, le plus souvent aux dépens des friches, plus rarement aux dépens des emblavures. Dans le Lot, par exemple, on était passé de 55 000 hectares en 1850 à 81 000 en 1879, et dans certains cantons, cela avait suffi à stabiliser la population.

"Il y a cinquante ans, écrivait l'instituteur en 1881, Albas n'était pas riche, mais depuis, les bois et les terres incultes ont été défrichés et remplacés par des vignes qui, lorsqu'elles ont été en plein rapport, ont largement dédommagé le cultivateur, de telle sorte que jusqu'à ces derniers temps, cette commune était la plus riche du département."
W.Charra.(342)

Dans la vallée du Lot, la spécialisation avait été particulièrement poussée, au point que dans les années 1870 d'assez nombreux propriétaires tiraient l'essentiel de leurs revenus de la vigne et du tabac, préférant acheter leurs céréales au marché.(Cf. J.Baynac. La crise phylloxérique et ses conséquences dans le canton de Luzech. Mémoire de maîtrise. Université de Toulouse-Le Mirail.1969)

Au moment où le phylloxéra fit son apparition dans la région, vers 1880, la vigne y occupait quelques 300 000 hectares, soit en moyenne de 15 à 20% de la surface agricole dans les départements non montagnards de Midi-Pyrénées. Le recul fut rapide et, selon les secteurs, on ne put sauver ou reconstituer que le tiers ou la moitié des superficies plantées en vigne. L'apparition de la maladie suffit souvent à déclencher l'exode dans les communes viticoles qui, jusque là, avaient mieux résisté que d'autres à la dépopulation. Dans le vignoble entre Tarn et Garonne, le déclin démographique s'accéléra rapidement après 1886 quand journaliers, métayers et petits propriétaires furent contraints à émigrer (257). Parfois, l'exode prit des formes plus originales et vint renforcer des flux migratoires déjà anciens à destination de pays étrangers. Tel fut le cas du Lot qui donna de nombreux candidats à l'exode vers l'Amérique du Sud. Dans ce département, les maires indiquaient fréquemment les causes de ces départs:

"L'avoir de l'émigré se composait d'un petit vignoble qui a été détruit par le phylloxéra et a réduit la famille à l'indigence"

"La crise viticole ayant compromis sa situation de fortune, il vendit sa propriété plantéeen vignes et partit pour l'Amérique."

"Ils s'expatrient afin de payer les nombreuses dettes dues à la destruction de leurs vignobles par le phylloxéra."

Cité par C.Pinède. L'émigration des habitants du Lot en Amérique du Sud à la fin du XIX° siècle. Rev.Géo. des Pyr. et du S.O.1954.

Les villes qui vivaient en partie du négoce des vins subirent bien sûr le contrecoup de la crise. Gaillac, dont la population semblait stabilisée autour de 8 000 habitants depuis une quarantaine d'années, passa brusquement de 8 334 habitants en 1886 à 7709 en 1891. Dans l'Armagnac, la destruction du vignoble atteignit Eauze, Vic-Fezensac, et surtout Condom qui perdit 13% de sa population en dix ans. Pour toutes ces villes commençait une longue période de marasme. Gaillac ne retrouvera une population comparable aux années d'avant la crise qu'en 1946, Condom, Eauze et Vic-Fezensac, en 1975 seulement!

Quand Paul Déroulède chantait la vigne
"qui porte dans ses flancs, qui verse dans ton verre
le rire du soleil et le sang de la terre",
il ajoutait:
" C'est la joyeuse soeur du blé,
l'un ne vas pas sans l'autre et tous les deux font l'homme."
Dans les pays toulousains, la crise agricole confirmait, hélas, les dires de ce piètre versificateur. Ni la vigne ni le blé ne réussirent à sauver de la ruine des agriculteurs qui ne trouvèrent, sauf exception, qu'une solution à leurs problèmes: la polyculture vivrière au sein d'exploitations de plus en plus autarciques. Ce repli défensif sonnait le glas de nombreux petits centres urbains, progressivement réduits au rang de marchés locaux peu actifs. R. Brunet a parfaitement résumé cette évolution pour les campagnes toulousaines:

> *"Après avoir épuisé leurs campagnes, les villes les ont finalement abandonnées lorsque le rapport n'en fut plus suffisant. Livrés à eux-mêmes, les paysans démunis sont patiemment devenus propriétaires apportant à cette fin toute leur énergie et toutes leurs ressources: soucieux de cultiver pour vivre avant de produire pour vendre, ils se sont repliés sur une forme de polyculture aussi diversifiée que possible, consommant une grande partie de leur récolte."*
> R.Brunet. (173)

3. Les difficultés de l'industrie.

L'ampleur et les conséquences multiples de la crise agricole ne sauraient faire oublier les difficultés de l'industrie dans les dernières années du XIX° siècle. Vers 1875-1880 apparurent des signes inquiétants d'un ralentissement de l'activité dans les mines et dans les usines.

Dans un premier temps, de nombreux industriels s'accordèrent pour attribuer les difficultés qu'ils rencontraient aux importations de produits concurrents. Ils s'entendirent sur ce point avec les agriculteurs pour souhaiter un retour au protectionnisme, trouvant en J.Méline un porte-parole efficace. Celui que l'on surnommait " le père de l'agriculture" était aussi député d'un département industriel, les Vosges. Rapporteur du projet de loi relatif au tarif général des douanes de 1881, il semblait tout désigné pour prendre la tête de l'"Association de l'Industrie et de l'Agriculture françaises", créée en 1890, au moment où se préparait une nouvelle loi qui devait encore aggraver le régime douanier protecteur.

A partir de 1880, plusieurs cises industrielles semblent s'être succédé. Selon les indices qu'ils utilisent, les historiens — F.Crouzet, M.Lévy-Leboyer, T.J. Maïkovitch— en proposent des chronologies assez différentes. En fait, ces crises ne sont que les manifestations les plus aiguës des difficultés économiques qui assaillirent constamment l'industrie française au cours de cette longue période de dépression qui s'étendit au moins sur un quart de siècle.

Dans la région Midi-Pyrénées, ces crises frappèrent des industries encore bien fragiles après les efforts de modernisation et de reconversion que leur avait imposé la concurrence capitaliste lors de l'établissement du réseau ferroviaire. Dans de nombreux cas, les industriels qui avaient réussi à sauver leurs affaires ne pouvaient espérer rivaliser sur d'autres marchés avec des producteurs plus puissants ou mieux outillés. Le plus souvent, ils avaient dû se contenter d'écouler leur production sur le marché régional dont la faible activité et la position excentrique par rapport au centre de gravité du pays suffisaient pour atténuer l'agressivité commerciale de concurrents extérieurs à la région. On l'a vu, seuls les plus dynamiques d'entre eux avaient réussi à s'imposer au plan national au prix d'une spécialisation poussée dans des activités peu convoitées (délainage, mégisserie...). Cet équilibre dans le partage des tâches et des marchés se révéla bien précaire lorsque les crises devinrent plus graves et plus longues. Ne pouvant partir à l'assaut d'hypothétiques marchés étrangers, sinon dans le cadre protégé d'un empire colonial en voie d'extension, les industriels français tentèrent de relancer l'activité de leurs entreprises en achevant la conquête du marché intérieur. Des régions jusque là peu prospectées furent l'objet de soins plus attentifs et la politique ferroviaire préconisée par Freycinet facilita largement cette pénétration des produits de la grande industrie dans les contrées les plus reculées. Le partage tacite des marchés qui s'était établi durant le Second Empire fut alors remis en cause et de nombreuses industries locales durent faire face à des concurrents extérieurs plus agressifs qui chassaient désormais

sur leurs propres terres. Considéré sous cet angle, le plan Freycinet, souvent considéré comme une revanche des notables, fut peut-être, avant tout, un instrument particulièrement bien adapté aux besoins du capitalisme, à la recherche de nouveaux débouchés intérieurs pour sortir de la crise. En même temps qu'elle accélérait la ruine de l'artisanat rural et la dépopulation des campagnes, cette nouvelle offensive du grand capitalisme industriel posait à nouveau le problème de la survie des industries locales, insuffisamment préparées à une telle confrontation. Partout, les années 1880-1900 furent marquées par de graves difficultés.

Dans les bassins houillers et métallurgiques de l'Aveyron, l'achèvement du réseau ferroviaire compromit l'écoulement de la production de rails au moment où l'équipement technique se révélait trop vétuste pour soutenir la lutte avec les aciers produits en d'autres régions dans les nouveaux fours Martin ou Bessemer. Dès 1881, la Compagnie d'Orléans vendit l'usine d'Aubin à la Société des Aciéries de France, qui abandonna rapidement tout travail métallurgique pour se consacrer exclusivement à l'extraction du charbon. Les forges de la Forézie fermèrent également en 1886 et seules restèrent alors en activité celles de Decazeville que la Compagnie des Houillères et Fonderies renonça à moderniser avant de les vendre à Commentry-Fourchambault en 1892. Au terme de cette restructuration, les intérêts qui présidaient aux destinées de la sidérurgie française semblaient assigner un seul rôle au bassin aveyronnais: la production de charbon. La crise accentuait ainsi, au sein de l'espace national, le partage des tâches qui s'était ébauché quelques décennies plus tôt. Effectivement, pendant que déclinait l'activité métallurgique, celle du charbon continuait de progresser à Decazeville pour atteindre son maximum vers 1900 avec 1 236 000 tonnes, soit 3,7% du total national.

Après la perte de l'Alsace-Lorraine, la production française de fers et d'acier avait augmenté régulièrement passant de 1 013 000 tonnes en 1872 à 1 500 000 tonnes en 1883; elle connut ensuite une décennie de régression, chutant brutalement en 1884 — 1 200 000 tonnes — pour ne retrouver son niveau antérieur qu'en 1895. Tout comme dans l'Aveyron où elle avait entraîné l'abandon ou la mise en sommeil des usines métallurgiques, cette récession affecta la métallurgie ariégeoise. Les grèves ne purent rien contre la détermination du patronat qui estimait avoir mieux à faire dans le Nord et dans l'Est, régions industrielles beaucoup plus intéressantes (**319**). Un moment envisagée, la fermeture de l'usine de Pamiers fut ajournée, mais l'outillage vétuste compromit parfois la qualité de la production, au point qu'en 1904, la Marine refusa un lot d'obus défectueux. Par contre, alimenté par le minerai de fer local, le haut-fourneau de Tarascon semblait moins menacé et une seconde unité fut même construite en 1907

lorsque s'amorça la reprise. A cette époque, la Société Métallurgique de l'Ariège imposa la modernisation des mines de fer de Rancié à une population réticente, attachée à la défense de ses privilèges; un câble transporteur mit fin au monopole qu'exerçaient jusque là les muletiers pour le transport des minerais, et une galerie blindée assura une meilleure exploitation du gisement. Comme à Decazeville pour le charbon, l'activité semblait se replier ici sur la stricte utilisation des ressources du sous-sol pendant que la production différenciée de l'usine de Pamiers était progressivement abandonnée au profit d'autres régions. Beaucoup plus strictement depuis la crise, les grands groupes capitalistes développaient à l'échelle du pays tout entier une stratégie des localisations qui affectait gravement l'industrie de Midi-Pyrénées.

A Carmaux, la production de charbon, qui atteignait 306 000 tonnes en 1880, subit également le contrecoup du ralentissement général de l'activité économique dans le pays. Pendant dix ans, la progression fut très hésitante et il fallut attendre 1889 pour que s'amorce un redressement spectaculaire et durable: entre 1888 et 1891 on enregistra une augmentation des livraisons de 51,5% et les quantités extraites atteignaient les 600 000 tonnes à la fin du siècle (603 000 tonnes en 1899). Pour aussi brillante qu'elle fût, cette reprise ne permit pas de rendre à l'entreprise un taux de profit comparable à celui qu'elle obtenait avant la crise des années 1880.

> *" A la veille dela guerre encore, bien que le mouvement du profit soit en pleine expansion, il n'a pas retrouvé le dynamisme des années 1870, qui apparaissent donc comme les plus rentables. "*
>
> R.Trempé. (**389**) p.80.

Pour sortir de la crise, face à des concurrents plus agressifs, les responsables des mines de Carmaux durent en effet tout mettre en oeuvre pour baisser le prix de vente du charbon. R.Trempé a montré comment ces prix, qui étaient supérieurs de 23% à la moyenne nationale pendant la période 1864-1873, s'alignèrent peu à peu sur celle-ci, l'écart n'étant plus que de 5% dans la décennie 1894-1903. Son analyse du phénomène confirme l'interprétation soutenue dans ce chapitre: la crise des années 1880 a provoqué un nouvel assaut du marché intérieur par les grands groupes capitalistes, et Midi-Pyrénées, jusque là restée un peu à l'écart de leurs appétits, en subit pleinement les effets.

> *"Ces phénomènes s'expliquent par les conditions propres de commercialisation du*

bassin carmausin(...) Son isolement et le mauvais équipement de la région en moyens de transports rapides l'ont pendant longtemps préservé d'une active concurrence. Peu à peu le caractère exceptionnel de cette situation disparut le bassin d'Aquitaine finit par s'équiper et s'ouvrir aux produits étrangers. En conséquence, Carmaux dut baisser ses prix pour garder sa clientèle et maintenir son rayon de vente, sinon l'étendre."

R.Trempé. (**389**) p.84.

Les autres industries du Tarn n'échappèrent pas, elles non plus, à la confrontation avec des concurrents plus ambitieux. Très prospère jusqu'en 1881, la chapellerie d'Albi disparut pratiquement en moins de vingt ans, et de 1500 en 1881, ses effectifs n'atteignaient même plus 400 au début du XX° siècle.

A Mazamet, les arrivages de peaux lainées constituaient un excellent baromètre de l'activité industrielle. La brillante progression des années 1870 fut brutalement stoppée en 1884. Pendant près de dix ans l'industrie locale stagna de façon inquiétante: la consommation annuelle de peaux n'augmenta pratiquement plus, oscillant autour de 20 000 tonnes pendant que les arrivages de houilles se stabilisaient également (12 000 tonnes en 1883, 11 000 tonnes en 1892). L'essor ne reprit vraiment qu'en 1893 et la croissance s'amorça alors à un rythme très rapide. Les arrivages de peaux lainées et de charbons doublèrent entre 1892 et 1902, et l'année 1903 enregistra même un record absolu avec la réception de 47 000 tonnes de peaux et de 25 000 tonnes de houilles (**380**); à cette époque, Mazamet absorbait 81% des peaux expédiées par les pays de la Plata.

A Graulhet, la mégisserie connut une évolution comparable. Pour faire face à la crise, le patronat tenta d'abord d'exploiter plus durement une main d'oeuvre qui travaillait déjà de 5h du matin à 7h du soir, avec 2 heures de pause, pour un très faible salaire (**385**). En 1881, une grève de sept semaines permit de mesurer le mécontentement de la classe ouvrière,mais pour accroître la productivité du travail, les patrons commencèrent à installer dans les ateliers les premières machines fabriquées à Ivry-sur-Seine et Annonay (**364**). Aussitôt les ouvriers répliquèrent par de nouvelles grèves, cette modernisation aggravant les menaces de chômage en période de récession. Comme à Mazamet, la croissance de la production, très hésitante dans les années 1880, reprit vigoureusement après 1890 et permit de reprendre l'embauche malgré la généralisation du machinisme. Entre 1888 et 1892 les effectifs employés passèrent de 985 à 1694, ce qui acheva de donner son caractère mono-industriel à cette ville de 7 500 habitants.

L'industrie textile de Castres subit elle aussi de sérieuses difficultés à la fin du XIX° siècle, mais la crise semble avoir été plus tardive, ou tout simplement plus longue. Elle culmina en 1898 lorsque la municipalité dut ouvrir des chantiers communaux pour employer les chômeurs. L'écart se creusait alors davantage avec Mazamet où le délainage avait surmonté la crise et prospérait à nouveau. Pour les patrons les plus lucides, la survie de l'industrie textile castraise passait par la modernisation de l'outillage et la diversification de la production. En 1897, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la ville signalait l'apparition des métiers mécaniques dans les usines et chez les tisserands à domicile les métiers à pédale remplaçaient peu à peu les vieux métiers à main. La concentration des entreprises alla de pair avec cette réorganisation technique, au point qu'en 1904 12 fabricants seulement produisaient autant que les 30 de 1884.

Mêmes problèmes et mêmes remèdes dans le textile de Lavelanet qui traversa une série de crises redoutables à partir de 1883.

> *" Ces difficultés ont toujours la même origine: le retard technique du pays d'Olmes et les difficultés qu'il éprouve à s'adapter aux conditions économiques modernes."*
> M.Chevalier. (**297**)p.934.

Préjudiciables au développement de la production, ces handicaps remettaient en cause la vie même des fabriques à partir du moment où l'isolement géographique relatif ne constituait plus une protection suffisante face à des concurrents mieux armés, à la recherche de nouveaux débouchés. En l'espace d'une vingtaine d'années l'outillage des filatures fut entièrement rénové et les métiers à tisser mécaniques éliminèrent les vieux métiers en bois. Le tissage à domicile disparut également et la concentration économique se doubla d'une concentration géographique. De nouvelles usines se spécialisèrent dans le tissage pendant que d'autres associaient tous les stades de la fabrication des draps. Mais tributaires des laines de Mazamet, elles ne livraient que des productions de qualité très ordinaire dont le prix ne permettait pas de rentabiliser pleinement les capitaux engagés pour moderniser l'équipement.

Dans le sud-Aveyron aussi, l'industrie textile avait été durement éprouvée et seules quelques entreprises mieux équipées, qui avaient survécu, connurent un regain d'activité après 1885. A Millau, la ganterie reprit également son essor vers la même époque. Soutenue par la banque locale Villa, elle employait plus de 1 000 ouvriers en 1895, et un nombre sans doute supérieur de gantières à domicile (**406**). Les usines retrouvaient un niveau de production comparable à celui des très bonnes années de la Monarchie

Juillet et s'amorçait ainsi la "belle époque du gant" (H. Enjalbert) qui, de la fin du siècle à la guerre, permit de doubler les livraisons annuelles: 675 000 paires en 1895, 1 500 000 dans les années 1910-1913.

Pratiquement ruinées vers 1885, mégisseries et tanneries n'enregistrèrent qu'avec beaucoup de retard les effets de ce renouveau de la ganterie, malgré les possibilités nouvelles d'approvisonnement en peaux dans la région. Pour permettre la traite des brebis et le ravitaillement des laiteries de Roquefort, alors en plein essor, les agneaux étaient en effet sacrifiés peu après leur naissance et fournissaient une peau particulièrement prisée par les gantiers. Mais ces peaux, dont les quantités disponibles augmentaient rapidement avec le développement de l'élevage ovin, continuèrent d'être expédiées vers Saint-Junien pour y être traitées au megis (tannage à l'alun) avant d'être façonnées à Millau, concurremment avec d'autres peaux importées d'Espagne (**413**).

Sur ces causses aveyronnais, enfin desservis par le chemin de fer, la grande affaire fut cependant, à la fin du XIX° siècle, la mise en place du "système Roquefort". A l'initiative de la Société des Caves et Producteurs réunis, s'organisèrent des laiteries modernes, les éleveurs abandonnant peu à peu la fabrication des fromages à la ferme et devenant de simples producteurs de lait. Au fur et à mesure que s'étoffait le réseau moderne de voies de communications, l'aire de collecte s'étendit considérablement et les quantités de fromage affinées à Roquefort doublèrent entre 1887 et 1914. Par son chiffre d'affaire, la puissance des sociétés qui les contrôlaient — la Société des Caves réunies, qui est devenue société anonyme en 1882, avec un capital de 5,2 millions de francs, contrôlait les 2/3 de la production— la fabrication et le commerce du fromage apparaissaient aux yeux de tous comme la "grande industrie" de cette région longtemps isolée. La ganterie et, un peu plus tard, la mégisserie ne firent que prospérer dans son sillage en bénéficiant tout à la fois de l'essor de l'élevage pour leurs approvisionnements et de l'environnement financier et commercial ainsi créé.

Sous les coups d'une concurrence plus âpre, largement facilitée par le perfectionnement et l'extension du réseau ferroviaire, le patronat de l'industrie s'efforça de faire face en exploitant plus durement la main d'oeuvre, puis en tentant d'accroître sa productivité par l'introduction de nouvelles machines. La crise générale aggrava ainsi les antagonismes de classe et provoqua de très nombreux conflits dans tous les centres industriels de la région, à partir des années 1880. Certains auteurs —P.Marres et P.Rascol en particulier — ont même attribué à ces grèves longues et dures une large responsabilité dans l'apparition des difficultés économiques.

" *Cette prospérité* (de la ganterie millavoise) *est toutefois menacée par la concurrence allemande et italienne dès 1869, mais peut être davantage par les grèves qui, à partir de 1864, date de la loi de coalition, deviennent une des formes chroniques des crises de l'activité gantière à Millau, jusqu'à nos jours. Des agitateurs syndicalistes entretiennent une agitation fâcheuse pour les intérêts de la main d'oeuvre aussi bien que du patronat millavois.*"

P.Marres. (**406**) p. 271.

"*A partir de 1881, en effet, le déclin* (de la chapellerie albigeoise) *commence et s'accentue rapidement par suite des faits économiques d'ordre général (concurrence des autres régions de production françaises ou étrangères, spécialisées traditionnellement ou mieux outillées), et surtout de circonstances locales particulières (méconnaissance de leurs intérêts par les industriels et les ouvriers à la fois: les premiers se montrent incapables de soutenir la lutte contre leurs concurrents du dehors, incapables aussi de se grouper, les seconds se mettent fréquemment en grève vers la même époque.*"

P.Rascol. (**384**) p.151.

C'est oublier un peu vite la chronologie et prendre pour des causes de la crise la riposte ouvrière aux remèdes imposés par le patronat, précisément pour faire face à la crise. Dans les centres où la classe ouvrière était déjà organisée, à Carmaux par exemple, ces grèves des années 1880-1890 furent préparées et encadrées par les syndicats, les facteurs politiques interférant souvent avec les luttes revendicatives - Cf. R.Trempé (**389**) p.623 -. Ailleurs, plus spontanées ou plus improvisées, elles débouchèrent sur la création d'associations ouvrières, qui animèrent les conflits ultérieurs. Ainsi naquirent la Chambre syndicale des ouvriers à Graulhet, le Syndicat des ouvriers de la métallurgie à Pamiers (**319**), ou la Chambre syndicale de Mazamet créée en 1886 malgré bien des réticences dans un milieu ouvrier très marqué par l'influence de l'Eglise et de la droite conservatrice. Mazamet où l'un des gros industriels du textile n'hésitait d'ailleurs pas à reconnaître, en 1889:

"*Nous avons cessé la fabrication non à cause de quelques ennuis passagers que nous avons eus avec nos ouvriers, mais uniquement parce que l'industrie drapière n'était plus rémunératrice.*"

Et R.Cazals qui rapporte ces propos, souligne par ailleurs:

> *" Ces grèves furent l'occasion pour quelques grosses maisons textiles d'abandonner la vieille industrie en crise et de se consacrer au délainage, plus lucratif, et en outre de faire retomber la responsabilité de la fermeture des usines sur l'organisation et l'action ouvrières."*
>
> R.Cazals. (365) p.50.

Les bourgeoisies locales assuraient ainsi la survie et le développement de leurs affaires industrielles en se pliant aux règles du mode de production dominant dans lequel elles se trouvaient progressivement intégrées en position marginale. Au fur et à mesure que s'accélérait la concentration économique, disparaissaient les survivances d'une connivence entre patrons et ouvriers, fondée sur une origine géographique commune ou l'attachement à certaines valeurs d'une "civilisation méridionale" mise à bien rude épreuve en cette fin du XIX° siècle. Sans exagérer beaucoup, on pourrait dire que le capitalisme triomphant obligeait chacun à rejoindre son camp, ce qui n'allait pas sans ambiguïtés et contradictions. Malgré la vigueur de ses combats revendicatifs contre le patronat, la majorité des ouvriers de Mazamet ne continuait-elle pas à voter pour la droite alors que le patronat protestant apportait ses voix aux républicains? (365). Dans ces conditions, on comprend le rôle considérable joué par un homme comme Jaurès, aidant la classe ouvrière à s'organiser lors des conflits et, surtout, s'efforçant de l'amener à théoriser plus clairement sa pratique de la lutte des classes. En ce domaine le conflit de la verrerie de Carmaux, porté devant l'opinion publique nationale par la presse, paraît très révélateur. Il permit de tester concrètement les solutions coopératives proposées par certains milieux socialistes ou syndicalistes (362). S'affrontèrent ainsi au plan local les thèses de Guesde et celles de Jaurès avant que les grévistes ne décident de créer une verrerie ouvrière, qu'ils installèrent à Albi, près de la voie ferrée, et qui groupe aujourd'hui plus de 500 salariés.

*

* *

Pendant que s'achevait la mise en place du réseau ferrovaire, la grande dépression des années 1880-1900 accélérait le processus d'unification du marché national. De plus en plus repliées dans une autarcie sclérosante qui compromettait l'activité et la croissance de nombreuses petites villes, voire de Toulouse, trop étroitement liées au monde rural, les campagnes de la région, pourtant peu fécondes, alimentaient chaque année de forts courants d'exode. C'est l'époque où les villes industrielles, trop peu nombreuses, subissaient gravement les effets des difficultés qui perturbaient la marche de leurs usines, car l'industrie locale se trouvait gravement menacée par la concurrence plus vive des producteurs d'autres contrées, beaucoup mieux organisés, et qui tentaient de sortir de la crise en dominant le marché de la région qu'ils n'avaient fait qu'écrémer dans les décenniesprécédentes, quand le réseau de communication présentait encore de sérieuses lacunes. Le mode de production dominant imposait plus durement sa loi, hâtant ici la prise de contrôle de certaines industries par des affaires d'envergure nationale, contraignant là, par la concurrence, les bourgeoisies locales à s'intégrer plus étroitement dans le système capitaliste pour survivre. Des conditions detravail plus dures, le chômage réel et les craintes de son aggravation par l'introduction de nouvelles machines suscitaient et nourrissaient de nombreux conflits tout en accélérant l'organisation d'une classe ouvrière peu nombreuse et dispersée dans de petits centres, qui accédait difficilement à une conscience claire des véritables enjeux.

La reprise quasi générale de l'activité qui s'amorça dans la région au début du XX° siècle ne put effacer les séquelles des mutations enregistrées au cours des années précédentes. Une fois éliminées les affaires marginales, mieux armées pour affronter la compétition commerciale, les usines,qui animaient de trop rares et trop petites villes en Midi-Pyrénées, n'en demeuraient pas moins incapables d'absorber la masse des ruraux chassés des campagnes. L'exode rural prenait de plus en plus des allures d'exode régional, faute d'un développement industriel suffisant dans la région même. Et l'école drainait chaque année des contingents de jeunes élèves, souvent les plus brillants, vers les emplois publics dont on espérait une promotion sociale. L'émigration suivait presque toujours le succès aux concours de recrutement des adminstrations.

> *" L'humble certificat d'études a joué en Ariège un rôle quasiment révolutionnaire... Le fonctionnariat est devenu la vocation essentielle de la jeunesse ariégeoise. Rare est la famille qui n'exhibe pas avec fierté au visiteur la photographie d'un fils ou d'un frère devenu douanier, gendarme, garde-forestier, soldat de métier ou instituteur: "Ah! celui-là a réussi!"*
>
> M.Chevalier. (**297**)

III. LES REACTIONS REGIONALES A LA NOUVELLE DONNE ECONOMIQUE ET SOCIALE

RACHAT DES CANAUX-TRANSPYRENEENS-REGIONALISME

S'il en était encore besoin, la crise des années 1880-1900 vint ruiner les derniers espoirs de tous ceux qui attendaient que le chemin de fer apporte la propspérité à la région. Il fallait se rendre à l'évidence; non seulement le développement du réseau ferrovaire n'avait pas contribué à mettre en valeur les immenses richesses que l'on attribuait volontiers à ces contrées méridionales, mais il avait mis à rude épreuve bien des activités longtemps protégées de la concurrence par leur isolement relatif. Incapables d'analyser les causes profondes de leurs difficultés , ou s'y refusant, les bourgeoisies locales persistèrent à croire qu'il suffirait d'améliorer encore le réseau de communications pour que les choses s'arrangent comme par enchantement. Et, tout naturellement, elles accusèrent l'Etat et la Compagnie des chemins de fer du Midi de tous leurs maux, ce qui leur évitait de s'interroger sur leurs propres responsabilités: la Compagnie du Midi, car elle exerçait un monopole jugé abusif et arbitraire sur les voies ferrées mais aussi sur les canaux; l'Etat, à qui elles reprochaient de négliger leur région et qui semblait très réticent à se lancer dans la réalisation de chemins de fer transpyrénéens dont elles attendaient — naïvement?— tant de bienfaits. Le rachat des canaux par l'Etat — *"la fin de leur asservissement"* comme on disait alors — et l'établissement des transpyrénéens mobilisèrent ainsi toutes les énergies pendant des décennies. L'ingénieur C.Decomble résumait parfaitement cette attitude lorsqu'il concluait sa communication sur les transports lors de la session de l'Association française pour l'avancement des Sciences, tenue à Toulouse en 1887:

> *" Toulouse, malgré sa situation géographique privilégiée et ses ressources nombreuses,ne possède pas l'activité commerciale et industrielle qu'elle pourrait avoir. Pour lui assurer dans l'avenir cette activité, il serait nécessaire:*

1°) de racheter les canaux du Midi et de les améliorer.(...)
3°) de hâter enfin la construction de deux lignes transpyrénéennes."
Ch.Decomble. (**562**) p.1042.

L'étude de la mobilisation des "élites régionales" sur ces questions de transport pourrait paraître, aujourd'hui, relever de l'anecdote. Elle se révèle pourtant très riche d'enseignements si l'on tente d'y percevoir, sous les outrances verbales, les ambiguïtés et les contradictions de l'attitude des classes dirigeantes dans la perception des processus économiques qui menaçaient leur pouvoir. Quel que soit le jugement sévère qu'inspirent les projets défendus et les arguments utilisés, on ne saurait oublier aussi que ces luttespermirent de jeter les bases d'une solidarité régionale. En effet, les rivalités sordides qui présidèrent aux choix des tracés ferroviaires quand l'intérêt local l'emportait sur l'intérêt régional s'estompèrent progressivement lorsque les classes dirigeantes — propriétaires fonciers, patrons de l'industrie et du négoce — prirent conscience des méfaits de ces luttes fratricides aux allures de querelles de clochers, alors qu'elles se trouvaient confrontées à un même problème: leur place dans le mode de production capitaliste conquérant. Dans ces conditions, il était naturel que la lutte s'engage contre le symbole même de ce capitalisme moderne dans la région, la Compagnie des chemins de fer du Midi, en demandant l'arbitrage de l'Etat.

1. Le rachat des canaux.

Dès sa mise en exploitation, on l'a vu, la ligne Bordeaux-Sète connut un important trafic qui ne cessa de s'accroître au fur et à mesure qu'entraient en service des lignes adjacentes. Entre 1868 et 1880, le tonnage transporté augmenta de 120% passant de 1 757 000 tonnes à 3 890 000 tonnes, mais le parcours moyen de chaque tonne ayant tendance à diminuer (130 kilomètres au lieu de 168), la progression du tonnage-kilométrique fut sensiblement plus faible (+75%).

Dans le même temps, le trafic des canaux s'était effondré. Exprimé en tonnes-kilomètres, il ne représentait plus en 1868 que 40% de son volume de 1856 et ne concernait que 585 000 tonnes, soit le tiers à peine du tonnage transporté par le chemin de fer sur le même itinéraire. Après une légère remontée jusqu'au début des années 1880, il diminua rapidement à nouveau avant de se stabiliser autour de 260 000 tonnes et 30 millions de tonnes-kilomètres jusqu'au rachat de la voie d'eau par l'Etat, en 1897.

Les quelques chiffres de référence rappelés ci-dessus

ont suscité des jugements sans appel. Pour A. Armengaud, (**161**) c'est la Compagnie du Midi *"désireuse d'assurer le plus gros trafic à la voie ferrée* (qui) *imposa des tarifs qui désorganisèrent la navigation sur les canaux."* Pour d'autres,

> *"La Compagnie avait profité de cette souveraineté qui lui était accordée sur les voies du Sud-Ouest pour ruiner, au moyen de tarifs savamment combinés, la voie navigable au profit de la voie ferrée, et elle avait acquis, au détriment de la région, en somme, le quasi monopole des transports."*
> L.Girard. (**246**)

La question mériterait sans doute un examen approfondi après toutes les falsifications qui ont eu cours à cette époque pour faire aboutir les revendications régionales.

a) le monopole de la Compagnie du Midi.

Avant 1851, quand n'existait pas encore sérieusement la menace d'une voie ferrée concurrente, la Compagnie du Canal du Midi percevait des droits de navigation élevés, de l'ordre de 7 centimes par tonne et par kilomètre pour les marchandises générales. Après la lutte tarifaire de 1856-1857 (ci-dessus 3°Partie,I)qui accompagna l'ouverture de la ligne Bordeaux-Sète, le gouvernement avait sanctionné par un décret le bail d'affermage passé entre la Compagnie du Canal et la Compagnie des chemins de fer du Midi, admettant pour la voie d'eau des tarifs maxima certes supérieurs à ceux pratiqués dans les mois précédents quand la concurrence faisait rage, mais du même ordre que ceux de 1851...quand la Compagnie du Canal était en position de monopole. Le législateur pensait ainsi protéger les utilisateurs des canaux et empêcher la compagnie ferroviaire d'augmenter abusivement les droits de navigation pour détourner le trafic vers son chemin de fer. Effectivement, l'écart entre les deux modes de transport demeurait appréciable et tournait à l'avantage de la voie d'eau (dans un cas comme dans l'autre le prix du transport s'ajoutait au droit de péage). Quelques chiffres permettent d'en juger et de corriger les jugements abusifs formulés à ce propos. Dans les années 1860,les céréales et les vins, qui constituaient l'essentiel du trafic fluvial, circulaient à raison de 6 centimes par tonne et par kilomètre sur le canal du Midi, et de 4 centimes à la remonte sur le canal latéral. Au même moment, sur la voie ferrée, le péage s'élevait au moins à 9 centimes. On constatait une distorsion semblable pour les houilles: 2 centimes sur les canaux, 6 centimes sur le chemin de fer.

Après quelques ajustements ultérieurs et malgré la généralisation des tarifs dégressifs en 1895, les barèmes appliqués restaient encore en faveur des canaux à la veille

de leur rachat: pour un parcours inférieur à 100 kilomètres, il était perçu en moyenne — moyenne de 18 marchandises— 10 centimes par tonne et par kilomètre sur le chemin de fer — 8,5c. pour les céréales, 9,5c. pour les vins —, et 6,1 centimes au maximum sur la voie d'eau — 6,1c pour les céréales et 6,06 pour les vins—. Pour un parcours de 400 kilomètres, on obtient 5,7 centimes sur la voie ferrée — 5,9c pour les céréales, 7,2 pour les vins— et 4,5 centimes pour les canaux — 3,2c. pour les céréales et 4,2c. pour les vins— (D'après le recueil *"Documents relatifs à la préparation et à l'exécution de la loi de rachat"*. Ministère des Travaux Publics. Paris. 1899. 635 p.)

Il semble donc bien que la compagnie ferroviaire n'a fait qu'utiliser, au mieux de ses intérêts, les accords qui la liaient à l'Etat. Signés à une époque où elle pouvait sérieusement redouter la concurrence de la voie d'eau, ces accords fixaient pour chaque classe de marchandises le montant maxima des péages pour l'utilisation des canaux. En alignant presque systématiquement les tarifs pratiqués sur ces maxima, la Compagnie du Midi était dans son droit et réduisait autant qu'elle le pouvait les avantages tarifaires de la navigation par rapport à la voie ferrée. De ce fait, la batellerie n'a pu compenser les handicaps évidents dont elle souffrait: la lenteur, bien sûr, mais surtout une infériorité très nette face à un véritable réseau dont les ramifications s'étendaient d'année en année. La voie d'eau ne pouvait espérer rivaliser avec la voie ferrée que dans les cas où les marchandises circulaient exclusivement sur l'axe Bordeaux-Sète; dans le cas contraire, les transbordements rendaient la lutte d'autant plus inégale que la Compagnie du Midi s'était toujours opposée avec succès, à Toulouse en particulier, aux projets d'embarcadères ferroviaires sur les rives des canaux.

Au bout du compte, l'exploitation des canaux par la Compagnie des chemins de fer dú Midi se révéla presque constamment déficitaire: une fois versés aux propriétaires le fermage convenu en 1858 et les charges annexes, le solde du compte d'exploitation ne couvrit les dépenses d'entretien que pendant les années 1870. A partir de 1883, la baisse du trafic, qui affectait tous les modes de transport, compromit très gravement l'équilibre financier , au point que tout rétablissemnt parut bientôt fort hypothétique.

Comment expliquer, dans ces conditions,l'acharnement de la Compagnie du Midi à conserver l'exploitation de canaux aussi peu productifs? Tout simplement parce que le profit réalisé sur la voie ferrée compensait largement le déficit créé sur la voie d'eau par le détournement de trafic d'un mode de transport vers l'autre.Vers 1895, lorsque une tonne de céréales circulant sur 100 kilomètres abandonnait le canal pour le chemin de fer, les recettes du canal diminuaient de 61 francs et celles de la voie ferrée augmentaient de 85 francs. Pour le seul péage le gain était ainsi de

14 francs. Parfaitement conformes aux règlements approuvés par les pouvoirs publics en 1858, toutes ces combinaisons savantes pouvaient se trouver remises en cause si l'Etat avait décidé de racheter les canaux et d'y abolir les droits de navigation. Mais cela supposait une véritable nationalisation du canal du Midi, puisque ce dernier, à la différence du canal latéral, était toujours la propriété des héritiers de Riquet et d'une poignée d'actionnaires privés.

	1868	1880	1897
RECETTES			
-canal du Midi	1 110 778	1 478 878	790 000
-canal latéral	693 468	993 436	259 000
	1 804 246	2 472 314	1 049 000
DEPENSES			
-charges d'affermage du canal du Midi	961 723	958 991	850 000
-entretien	993 507	1 049 636	676 000
	1 955 230	2 008 627	1 526 000
SOLDE	- 150 984	+ 463 687	- 475 000

Sources. Rapports de la Compagnie du Midi et sources diverses.

Tableau n° 23 . Les résultats financiers de l'exploitation des canaux.(1868-1880-1897)

b) Les réactions régionales.

Pour les forces économiques du Sud-Ouest, la lutte contre le monopole de la Compagnie du Midi aurait dû constituer une priorité. Ce monopole sur les moyens de transport de forte capacité et à longue distance ne faisait qu'aggraver le handicap d'une situation géographique de plus en plus excentrique par rapport aux grands foyers d'activités que le capitalisme triomphant organisait ou développait dans le nord et l'est du pays. Mais très vite, l'éloquence méridionale aidant, c'est la défense des canaux qui eut tendance à l'emporter et les considérations d'ordre affectif, voire moral, prirent le pas sur les arguments économiques.

Ces canaux dont on se complaisait à vanter la perfection technique et les charmes, dont on honorait périodiquement le "génial créateur" — *"Nostre Riquet"* — furent peu à peu présentés comme un élément majeur du patrimoine régional qu'il convenait de protéger contre les ambitions extérieures — parisiennes— de la Compagnie du Midi. Cette Compagnie du Midi qui ne cessait d'étendre sa domination dans le Sud-Ouest et qu'il était bien commode de tenir pour responsable de tous les maux dont souffraient ces contrées méridionales: dépopulation, ruine de l'artisanat, médiocrité de la vie industrielle, difficultés d'une agriculture qui s'enfermait dans un système polycultural autarcique... Cela évitait de pousser plus loin l'analyse des causes profondes de la marginalisation progressive de l'économie régionale au sein de l'espace français.

Pendant un demi-siècle, dans le Midi toulousain, les énergies locales furent ainsi mobilisées par la question des canaux. Dès le Second Empire, les représentants du Midi au Corps législatif avaient proposé le rachat de la voie d'eau par l'Etat et ce sujet revenait régulièrement à l'ordre du jour lorsque la Compagnie du Midi sollicitait la concession de nouvelles lignes ferroviaires. En 1868, le commissaire du gouvernement avait fait valoir *"qu'il était inexact de prétendre que la réunion du canal et du chemin de fer portât aux populations un préjudice considérable."*

> *"Selon lui, sans prétendre que le rachat ne fût pas de nature à donner à la région des avantages appréciables, on ne pouvait soutenir qu'il se présentât avec un caractère impérieux d'urgence. Le sacrifice à faire serait incontestablement très élevé...Ce sacrifice, consenti au profit de la région du Midi, serait contraire aux principes de justice distributive, alors que les pouvoirs publics étaient conduits à refuser des chemins de fer à d'autres parties de la France absolument dépourvues de voies économiques de transport."*
>
> A.Picard. (**515**) Tome II. p.494.

Le débat reprit en 1879-1880 lorsque vint en discussion le plan Freycinet. L'enjeu devenait alors plus important puisqu'à cette occasion l'Etat décidait de supprimer les péages, dès 1880, sur toutes les voies d'eau qu'il contrôlait. Les espoirs du Sud-Ouest furent à nouveau déçus. La proposition visant à confier la gestion des canaux du Midi à l'Etat après éviction de la Compagnie du Midi se trouva écartée par les députés lors du vote de loi du 5 août 1879. Les canaux du Midi furent simplement classés parmi ceux qui devraient être rachetés *"au fur et à mesure que les ressources du budget et les circonstances le permettraient."*(art.6)

Malheureusement, au lieu de s'en tenir à des revendications sensées et de tout mettre en oeuvre pour hâter la

réalisation de ces circonstances favorables, très nombreux furent ceux qui s'engagèrent alors dans un combat surprenant: la réalisation d'un canal maritime qui aurait doublé la voie d'eau existante. L'heure était certes aux grands ouvrages de ce type — Suez en 1869, Panama dont les travaux furent engagés en 1880 —, mais était-ce suffisant pour se lancer dans la défense d'un tel projet entre Atlantique et Méditerranée et soutenir avec aveuglement une cause perdue d'avance?

Bravant la loi qui limitait encore les possibilités de concertation avec ses homologues, la Chambre de Commerce de Toulouse prit l'initiative de réunir, en Octobre 1887, un Congrès relatif à l'étude du Canal des Deux-Mers. Dans le grand amphithéâtre de la Faculté des Lettres de Toulouse, la majorité des Chambres de Commerce du grand Sud-Ouest était représentée et rares étaient celles qui avaient décliné l'invitation (Bordeaux et Sète) ou donné un accord réticent sans pour autant envoyer un délégué (Montpellier, Bayonne).

Il est bien difficile de dire si les organisateurs de cette manifestation croyaient effectivement à la possibilité de creuser, entre Atlantique et Méditerranée, un canal entièrement nouveau ne comportant que 22 grandes écluses, un canal maritime qui *"serait le complément, le correctif du canal de Suez, mais un canal à nous, chez nous, sans ingérence possible des puissances."* (Rapport introductif. Registre des délibérations de la Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 14 novembre 1887). Un canal qui, dix ans après son ouverture, pourrait avoir détourné la moitié du trafic passant antérieurement par Gibraltar et dont le rôle militaire éviterait à la flotte de guerre française *"l'humiliation de passer sous les canons de Gibraltar que l'Angleterre impose surtout à la France et à l'Espagne depuis la paix d'Utrecht en 1713."* (Id)

Le thème du canal des Deux-Mers n'était-il pas tout simplement mis en avant pour réveiller et mobiliser les énergies régionales en vue d'une action moins glorieuse: obtenir le rachat par l'Etat des vieux canaux du Midi. Pour être sûr d'obtenir ce minimum n'était-il pas de bonne guerre d'avancer des revendications beaucoup plus importantes? Le banquier toulousain Ozenne n'avait d'ailleurs pas manqué d'évoquer à demi-mot cette position de repli dans son rapport introductif au congrès de Toulouse.

> *"Mes regrets suivront l'oeuvre de l'immortel Riquet: son canal a été le légitime orgueil de nos pères et il ne sera plus bientôt, par la faute de ses détenteurs actuels, qu'un ruisseau dédaigné. Ne pouvant l'élargir, nous serons peut-être appelés à le remplacer."*
> Id.

Et Ch.Decomble, de son côté, n'entretenait guère d'illusions lorsqu'il constatait par ailleurs, après avoir analysé les implications financières du projet et les prévisions irréalistes de trafic qui l'accompagnaient:

> *" Beaucoup se demandent encore comment il peut se faire qu'un canal qui n'économiserait aux navires que le contour de l'Espagne mérite plus de sacrifices, est capable d'un plus grand rendement que les canaux de Suez et de Panama qui économisent, le premier le contour de l'Afrique, le second le contour de l'Amérique méridionale."*
> Ch.Decomble. (**562**) p.1030.

Un mouvement de solidarité des intérêts économiques de la région n'en était pas moins né. Ce congrès ne devait être que la première réunion de ce genre. D'autres suivirent, presque toujours sur le thème des transports et des télécommunications, d'où naquirent les premières structures à compétence territoriale d'envergure régionale, tel l'Office des Transports du Sud-Ouest, en 1910. Les fluctuations de la liste des participants à ces réunions soulignent bien les hésitations ou les réticences de certaines Chambres de Commerce à abandonner quelques unes de leurs prérogatives au profit de l'une d'entre elles. On n'en vit pas moins, peu à peu, s'esquisser autour de celle de Toulouse, l'ébauche d'une véritable organisation régionale dont la reconnaissance administrative mettra bien longtemps à s'imposer.

c) *le rachat des canaux et ses conséquences.*

C'est le 1° juillet 1898 que les pouvoirs publics prirent définitivement en charge l'exploitation des deux canaux du Sud-Ouest et supprimèrent complètement les péages dont la perception avait rapporté une moyenne de 1 160 000 francs au cours de la décennie précédente (**571**). Cette opération avait été rendue possible après le vote par le Parlement de la loi dite "de rachat", au mois de novembre 1897.

L'affermage du canal du Midi prenant fin normalement en 1898, la compagnie propriétaire,ayant à peine recouvré ses droits, fut donc expropriée et reçut une indemnité de 750 000 francs portant intérêt de 3%. De son côté, la Compagnie des chemins de fer du Midi acceptait qu'il soit mis fin prématurément à la concession du canal latéral qui lui avait été initialement accordée pour 99 ans. En compensation, elle bénéficiait d'une réduction du taux d'intérêt (3% au lieu de 4%) sur les sommes qu'elle avait reçues de l'Etat, à titre d'avances remboursables, pour ses activités ferroviaires. Cette remise d'intérêts peut être estimée à 1,5 million de francs pour la seule année 1899; mais la dette allant croissant, elle atteignit près de 3 millions de frans en 1908 (**571**). Si l'on veut bien considérer que, de surcroît, l'exploitation des deux canaux s'était révélée

globalement déficitaire depuis dix ans, il semble bien évident que l'opération "rachat des canaux" ne s'est pas faite au détriment de la Compagnie du Midi. Cette dernière s'était par ailleurs largement assurée contre le manque à gagner éventuel qui aurait pu résulter du détournement d'une partie de son trafic ferroviaire par la voie d'eau ou d'un abaissement de ses tarifs que le retour à la concurrence rail-canaux pouvait lui imposer. Ce manque à gagner, sensible en 1899, s'est très vite estompé ensuite, largement compensé par un accroissement spectaculaire du trafic ferroviaire au cours des années 1900-1913.

Aussitôt célébrée par une grande plaque de marbre, qui orne toujours l'entrée du palais consulaire de Toulouse, la "victoire économique" dont parlait le président de la Chambre de Commerce à propos du rachat des canaux avait été chèrement acquise. Son coût exact n'a, semble-t-il, jamais été calculé. L'économie régionale en a-t-elle cependant retiré un bénéfice à la mesure de l'effort financier consenti par les pouvoirs publics?

Pas plus que les aspects financiers du rachat de la voie d'eau, l'évolution du trafic après 1898 n'a beaucoup aiguisé la curiosité des chercheurs. Il est vrai que dans leur simplicité les chiffres paraissaient suffisamment éloquents et achevaient de jeter le discrédit sur la gestion néfaste des canaux par la Compagnie du Midi. N'avait-il pas suffi de confier l'exploitation à l'Etat et de supprimer les péages pour que le trafic amorce une rapide progression?

1896:	259 600 tonnes	27 500 000 t-km
1900:	492 000 tonnes	65 780 000 t-km
1909:	520 000 tonnes	81 130 000 t-km

Le choix de ces trois années, toujours citées en référence, est a priori très satisfaisant: la première précède le vote de la loi de rachat, la dernière correspond au trafic maximum enregistré avant la guerre et, entre les deux, 1900 permet de souligner la rapidité de la reprise d'activité après une longue stagnation. En fait, ces repères sont très discutables.

Avec 27,5 millions de tonnes-kilomètres sur les deux canaux, l'année 1896 est, de loin, la plus catastrophique depuis 1861; 1897 marque déjà une reprise nette (34,9 millions de t-km) et correspond beaucoup plus à la moyenne de la période 1883-1897, au cours de laquelle le trafic n'a guère connu d'oscillations de grande ampleur après la chute brutale de 1882-1883 (Fig. 31). Dans le même temps, l'activité ferroviaire a connu une évolution très comparable: effondrement rapide au début des années 1880, puis stabilisation à un niveau très médiocre par rapport à la décennie précédente. Entre 1881 et 1891, le tonnage-kilométrique sur la ligne Bordeaux-Sète a diminué de 18%.

La crise phylloxérique et la dépression économique générale se sont directement répercutées sur l'activité de tous les moyens de transport. Elles suffisent à expliquer la réduction du trafic fluvial qu'il est abusif d'imputer à un choix délibéré de la Compagnie du Midi. Cela d'autant plus que la voie d'eau jouait antérieurement un grand rôle pour les expéditions de vins du Bas-Languedoc vers l'Aquitaine, acheminant en retour un tonnage appréciable de fûts vides: de 15 à 18 millions de t-km, soit la moitié environ du trafic sur le canal du Midi dans les années 1870, le trafic des vins dépassait à peine 6 millions de t-km dans les années 1887-1889.

De la même façon, la progression du trafic sur les canaux après 1898 a été incontestablement favorisée par la reprise de l'activité économique et l'abondance des récoltes dans les vignobles reconstitués ou nouvellement créés en Biterrois et Narbonnais, c'est-à-dire dans une zone bien desservie par le canal du Midi. C'est d'ailleurs à ce moment-là que la voie ferrée Bordeaux-Sète battit tous les records de trafic: en 1911, le tonnage-kilométrique y fut pratiquement le double de celui enregistré en 1891 et l'encombrement des voies et des gares posa de sérieux problèmes aux responsables de l'exploitation, soulevant les protestations de la clientèle.

En 1909, le trafic des canaux, qui avait doublé par rapport à 1897, semblait avoir atteint un palier avec 81 millions de tonnes-kilomètres. Il demeurait cependant très inférieur aux records établis au début des années 1850, avant l'ouverture du chemin de fer. Phénomène intéressant, le déséquilibre permanent qui existait tant sur la voie d'eau que sur la voie ferrée entre les sections Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Sète avait pratiquement disparu: le tonnage du canal latéral l'emportait même à ce moment-là, traduisant peut-être un rééquilibrage de la vie de relation de part et d'autre de Toulouse. Entre Toulouse et Bordeaux, grâce à un trafic plus diversifié, descente et remonte s'équilibraient: engrais, produits pétroliers et surtout houilles anglaises étaient réexpédiés de Bordeaux vers Toulouse alors que les vins du Bas-Languedoc circulaient dans l'autre sens. Au contraire, le trafic du canal du Midi était plus exclusivement composé de produits agricoles.

Dans l'essor de l'activité des canaux au début du XX° siècle, il semble donc bien hasardeux de distinguer ce qui relève de la suppression des droits de navigation ou des retombées d'une conjoncture économique beaucoup plus favorable aux échanges. Cette dernière a sans doute joué un rôle essentiel.

Même si les chiffres semblaient justifier a posteriori leur politique — et leurs accusations contre la Compagnie du Midi —, les intérêts régionaux, qui s'étaient coalisés pour obtenir le rachat des canaux, comprirent parfaitement le caractère conjoncturel des résultats obtenus mais se gardèrent bien de le proclamer. "*Le rachat ne semble pas*

avoir produit toutes ses conséquences" reconnaissait A.Girard, président de la Chambre de Commerce de Toulouse en 1910. En effet, l'offre de transport fluvial se révélait,sinon insuffisante, tout au moins mal adaptée aux nouveaux besoins, et l'inorganisation de la batellerie constituait un handicap séreiux pour l'avenir.

> *" Tandis que sur le chemin de fer l'outillage pour le transport des vins s'augmentait d'un nombre considérable de wagons spéciaux construits par des négociants, des industriels, le matériel flottant restait à peu près le même sur les canaux. La question est évidemment plus compliquée, il ne suffit pas de faire construire des bateaux, il faut en organiser la conduite et l'exploitation."*
>
> E.Levesque. (571) p.308.

Tous les espoirs de promotion de la voie d'eau n'en furent pas pour autant abandonnés, bien au contraire, et s'engagea alors une longue lutte, qui dure encore, pour obtenir la modernisation des canaux du Sud-Ouest.

Quelques mois à peine après la prise en charge des canaux par l'Etat, étaient créés, à l'initiative des Chambres de Commerce du Sud-Ouest, de nombreux "Comités du Sud-Ouest navigable" qui groupaient *"tous ceux qui estimaient insuffisant l'aménagement du Sud-Ouest du point de vue de la navigation intérieure"*, afin de préconiser les *"améliorations possibles et désirables"*.Leur action, coordonnée par un comité central, visait essentiellement à *"créer un grand mouvement d'opinion"*(article 1 des statuts). Tel fut l'objet des deux premiers congrès du "Sud-Ouest navigable" tenus à Bordeaux en 1902 et à Toulouse l'année suivante. Ce dernier entendit près de 80 rapports et communications qui représentent un fort volume deplus de 500 pages immédiatement publié par l'éditeur toulousain E.Privat.(704) Si l'on excepte les inévitables discours de circonstance où fleurit une rhétorique discutable, force est de constater le sérieux des travaux et l'importance des espoirs nés de la possibilité de modernisation des canaux depuis qu'était levée l'hypothèque qu'avait fait peser sur leur exploitation, pendant un demi-siècle, la Compagnie du Midi. Des espoirs un peu trop fondés sans doute sur une surestimation évidente du préjudice subi par la voie d'eau, mais des espoirs réalistes qui contrastaient avec les chimères du Canal maritime des Deux-Mers.

S'adressant aux pouvoirs publics, les représentants de la région participant au Congrès de Toulouse souhaitaient essentiellement que les canaux du Midi soient mis rapidement au "gabarit Freycinet". Cela supposait d'importants travaux: l'allongement de toutes les écluses afin de permettre le

passage des bateaux d'une longueur de 38,50 mètres, l'approfondissement du canal du Midi jusqu'à 2,20 mètres pour obtenir un tirant d'eau comparable à celui du canal latéral, la reconstruction de nombreux ponts...En décembre 1903, le législateur apporta une réponse favorable à tous ces voeux et les premiers crédits furent inscrits au budget. Mais la guerre vint interrompre tous les chantiers et, en 1923, il fallut lancer une nouvelle enquête d'utilité publique pour savoir si la modernisation de la voie d'eau se justifiait toujours.

d) les projets de modernisation: un débat révélateur.

Arguant que la modicité du trafic fluvial était la conséquence directe de l'inadaptation de la voie d'eau aux conditions économiques et techniques du XX° siècle, les partisans de la modernisation des canaux n'ont jamais désarmé. Leurs efforts persévérants ont longtemps été contrariés par les surenchères des promoteurs d'un nouveau projet de canal maritime, oeuvre de J.Lipski, qui trouva un brillant avocat en la personne du juriste P.Canet.

> *"Ce qui manque encore, c'est un moyen de transport qui permette la mise en valeur intense des richesses du pays, ridiculement exploitées aujourd'hui...*
> *Il est incontestable que le jour où la force motrice et des moyens de transport se trouveront réunis dans le Sud-Ouest de nouvelles usines surgiront pour profiter de ces avantages"* et faire de l'axe Atlantique-Méditerranée, *"la grande rue industrielle de l'Europe."*
> P.Canet. (690) pp.123-124

Pendant l'entre-deux guerres, les adeptes du nouveau canal créèrent la Société Technique et Economique pour l'Aménagement du Canal (S.T.E.A.C.) et réussirent à rallier à leur cause le "Groupe parlementaire du canal des Deux-Mers", fort de 250 députés et de 125 sénateurs. Pendant la crise économique des années 1930, la Chambre de Commerce de Toulouse leur apporta son appui et, malgré l'opposition de certains de ses membres, son président en exercice accepta même de présider l'Union maritime du Sud-Ouest. Ceux qui jugeaient cette aventure *" désastreuse pour le présent et l'avenir de nos canaux du Sud-Ouest"* (intervention de M.Dupuy, séance du 25 mars 1931) ne purent rien contre la puissance du lobby. Curieusement l'aggravation de la crise économique jouait contre eux, dans la mesure où l'on espérait beaucoup des grands chantiers pour relancer l'activité.

> *"On sait que, depuis bientôt trois ans que dure la crise économique, des milliards ont été distribués en allocations de secours aux chômeurs sans aucun profit pour la collectivité. La question a été souvent posée de savoir s'il n'eût pas été préférable de financer avec cet argent la mise en oeuvre de grands travaux. Notre Sud-Ouest pourrait, à notre avis, servir de chantier-type, si l'on voulait bien réaliser un projet longuement étudié depuis un demi-siècle, et qui, ces derniers temps, avait obtenu, sinon l'acquiescement unanime, du moins l'approbation des plus hautes personnalités du monde industriel commercial et politique. Je veux parler du canal des Deux-Mers."*
>
> M.Sicard, vice président. Séance du 24 juin 1935. Resgistre des délibérations de la Chambre de Commerce de Toulouse.

Un moment contrariée par la deuxième guerre mondiale, la campagne en faveur du canal maritime reprit ensuite et, en 1951, il s'en fallut d'un vote défavorable du Sénat pour que fut rejetée la création d'une société d'économie mixte chargée de réaliser l'ouvrage, création qu'avaient approuvée les députés.

Ce vieux rêve n'en a pas disparu pour autant. En 1960 encore, la Dépêche du Midi lui consacrait une page entière, évoquant en titre *"ce projet audacieux qui ferait de Toulouse un grand port maritime."* Et rendant compte d'une récente conférence du président de la S.T.E.A.C., le journaliste précisait *"que le tonnage escompté serait supérieur à celui de Suez"* et que *"dès l'ouverture, le trafic pourrait dépasser 400 millions de tonnes avec plus de 35 000 navires."* (La Dépêche du Midi. 13 novembre 1960)

Peut-être la petite histoire régionale classera-t-elle un jour toute cette agitation à la rubrique des plaisanteries ou des canulars? Ce serait oublier un peu vite l'immense tort qui fut ainsi porté à la cause du modeste projet de modernisation des vieux canaux du Midi. La caution donnée au projet de canal maritime des Deux-Mers par les élus et les représentants des intérêts économiques de la région a sans doute contribué à les discréditer encore davantage aux yeux des représentants de l'administration, ce qui n'est pas sans conséquence, aujourd'hui encore.

2. Les chemins de fer transpyrénéens.

Le raccordement des réseaux ferroviaires français et espagnol fut réalisé aux deux extrémités de la chaîne des Pyrénées, à Irun d'abord en 1864, à Port-Bou ensuite, en 1878. Raccordement toutefois imparfait et fort mal commode, les deux pays ayant adopté des écartements différents (1,44m et 1,67m) qui nécessitaient de difficiles et coûteux transbordements aux gares frontières. Compte tenu de la situation géographique de l'Espagne, nettement déportée vers l'ouest par rapport à la France — pratiquement toute la péninsule est située à l'ouest du méridien de Paris (**577**) — les liaisons Paris-Madrid s'établissaient par l'itinéraire le plus court, c'est-à-dire par la côte basque et Burgos, la voie ferrée orientale ne desservant pratiquement que la Catalogne.

Pour les pays toulousains, ces deux lignes internationales, facilement accessibles, — par Tarbes et Bayonne à l'ouest, par Narbonne à l'est — n'avaient pas réglé le problème des relations avec Saragosse et l'Aragon, que l'on considérait alors comme des partenaires commerciaux privilégiés. Existait-il vraiment entre ces deux régions, situées de part et d'autre des Pyrénées, des échanges tels qu'ils pouvaient justifier, malgré les difficultés techniques, la construction d'une nouvelle ligne transpyrénéenne par la partie centrale de la chaîne? La réponse est fort délicate tant les données ont été manipulées à des fins partisanes pour emporter la décision des pouvoirs publics.

Les estimations portaient presque toujours sur le trafic escompté beaucoup plus que sur le trafic du moment, et l'écart qui les séparait était trop grand pour que les compagnies ferroviaires et les milieux d'affaires toulousains puissent trouver un terrain d'entente. Les premières estimaient l'aventure très risquée et son rendement plus qu'incertain, eu égard au trafic existant. Les autres considéraient, au contraire, que l'absence de voie ferrée compromettait gravement le développement économique de la région tant leur semblait prometteur le trafic potentiel.

> *"Grâce aux exagérations faciles des polémiques et des surenchères... les populations locales s'étaient habituées à l'idée que l'ouverture de ces chemins devait marquer, pour elles, le commencement d'un véritable âge d'or."*
>
> C.Decomble. (**601**) p.100

a) *la recherche d'arguments décisifs*.

Au fur et à mesure que la polémique s'envenima, chacun tenta de trouver des arguments plus convaincants, et l'on quitta bien vite le terrain des réalités économiques pour

aborder celui des considérations historiques, politiques ou militaires, voire sentimentales. Aujourd'hui encore, cette attitude réapparaît régulièrement lorsque, périodiquement, on mesure la tâche restant à accomplir pour qu'effectivement, il n'y ait plus de Pyrénées.

Au XIX° siècle, on évoquait volontiers une hypothétique liaison Paris-Carthagène pour justifier le tracé de lignes transpyrénéennes dont l'intérêt strictement local ne faisait pourtant aucun doute.

> *"Cette belle ligne de transit internationale aurait pour conséquence de réduire de moitié la durée du voyage de Paris en Afrique."*
>
> E.de Planet. Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 28 novembre 1881.

> *"...Ce sera le trajet le plus court de Paris en Algérie par la voie de terre puisque de Paris par Toulouse, Saint-Girons, Lerida et Valence, on va droit à Carthagène qui n'est séparé d'Oran que par un trajet de quelques lieues en mer.*
>
> *...cette voie dans un avenir prochain facilitera singulièrement les rapports de notre colonie avec les populations de la métropole."*
>
> Conseil municipal d'Aulus. 11 novembre 1879.

Malgré les avertissements des observateurs les plus lucides, cet argument revenait constamment dans les plaidoyers en faveur des chemins de fer transpyrénéens. En 1924 encore, J.Signorel affirmait sans ambage:

> *"Le chemin de fer direct de Paris à Alicante ou Carthagène doit passer par Limoges, Uzerche, Brive, Cahors, Montauban, Toulouse, Saint-Girons, Lerida, Tortosa et Valence pour atteindre enfin Alicante et Carthagène, qui sera alors pour nous ce que Brindisi est pour les Anglais, c'est-à-dire la voie la plus courte et la plus commode pour aller chez nous* (en Algérie et au Maroc).
>
> Et il répondait par avance aux objections:
>
> *"Sans doute les marchandises lourdes préfèreront la voie maritime moins coûteuse, mais les correspondances, les voyageurs, les produits de luxe comme les primeurs emprunteront ce tracé. Enfin, au cas d'une grève maritime à Marseille, le trafic avec l'Algérie et le Maroc se fera sans difficulté via Paris, Toulouse, Lerida et Carthagène."*
>
> J.Signorel. (651)

Cet argument d'une voie transeuropéenne n'a pas disparu et l'on voit aujourd'hui les représentants de l'Aragon et de Midi-Pyrénées défendre l'établissement d'un axe routier Hambourg-Madrid pour obtenir l'amélioration des infrastructures routières entre les deux versants des Pyrénées.

> *"A l'issue de sa visite à Toulouse, la délégation aragonaise quadripartite a fait état, en relation avec ses interlocuteurs midi-pyrénéens, des travaux accomplis et des souhaits exprimés.(...) Les participants ont pris connaissance avec satisfaction de la résolution adoptée à Strasbourg par le Conseil de l'Europe concernant le réseau européen des grands axes de communication, résolution dans laquelle est retenu prioritairement l'axe Saragosse-Toulouse, maillon de la voie diagonale transeuropéenne passant par Madrid et Hambourg et moyen essentiel de désenclaver l'Aragon et le Midi-Pyrénées."*
> La Dépêche du Midi. 11 décembre 1981.

Et que dire d'autres justifications qui ne se paraient même plus des vertus de la rigueur scientifique et technique? A l'issue de la première guerre mondiale, les transpyrénéens devinrent même un instrument de lutte des pays latins contre la barbarie germanique!

> *"Qu'avons-nous fait jusqu'ici? Nous avons raisonné comme un industriel, un économiste, un homme d'affaires; nous avons envisagé les frais de l'établissement, des prix de revient, des revenus probables, le développement de certaines régions au point de vue commercial et industriel.*
>
> *Eh bien! nous considérons comme un devoir, surtout à l'heure actuelle, de nous transporter dans un domaine plus élevé, je veux dire de rendre hommage à l'idéalisme sans lequel il n'y a pas de réalisations durables...*
>
> *Le bloc germanique s'est dressé devant nous, il a fait de la guerre, de la force, l'idéal de l'humanité...*
>
> *Les peuples latins pensent qu'il y a des gloires supérieures à celles des conquérants et ils ont opposé l'idéalisme à l'égoïsme brutal et à la politique sanglante et féroce de la forêt primitive. Pour que l'Europe vive en paix, il faut que l'union des peuples latins devienne constamment plus étroite.(...)*
>
> *Pour réaliser cette union si désirable des peuples français et espagnol, existe-t-il un*

moyen plus parfait que l'établissement de grandes voies de communication, surtout comme celle de Saint-Girons à Lérida...?

Lors même que ce Transpyrénéen ne devrait assurer au point de vue économique aucun bénéfice, la France a l'impérieux devoir de le construire parce qu'il est destiné à être pour elle un instrument de force morale, politique."

J.Signorel. (**651**) pp.169-170.

Beaucoup plus près de nous, sous la plume d'un expert des relations transpyrénéennes, on retrouve également cette tendance à privilégier une approche "sentimentale" des problèmes pour justifier un rapprochement des régions frontalières.

"Aux deux penchants des Pyrénées, Toulouse et Zaragoza se répondent. On pense qu'il n'y a pas, en Europe — et peut-être au monde — deux organismes urbains plus spontanément jumeaux. Certes Toulouse regarde au soleil couchant et Zaragoza au soleil levant, mais l'astre fait également flamboyer leurs façades fluviales. Il y a là plus qu'un hasard; on y voit l'indice d'affinités profondes.

Toulouse et Zaragoza songent à un jumelage officiel...Déjà pour en faciliter les voies, les deux villes appuient les projets d'établissement au travers de la chaîne commune de nouvelles liaisons transpyrénéennes...

Alors continuerait à toujours se vérifier davantage le parallélisme entre les deux cités, avançant épaulées côte à côte, unies dans un même désir de mieux-être pour leurs concitoyens et de faire pousser plus encore de l'Ebre à la Garonne ces fleurs de l'amitié et de la culture, qui seraient les prémisses d'un jardin de l'Europe."

J.Sermet, Toulouse et Zaragoza. Bonner Geographische Abhandlungen. 1969. Heft 39. pp.39-40.

On ne peut s'empêcher de penser que, dans bien des circonstances, un honnête dossier réaliste, même peu convaincant, sur les relations économiques entre l'Aragon et Midi-Pyrénées aurait peut-être mieux servi la cause des infrastructures transpyrénéennes.

b) les premiers accords internationaux.

Au XIX° siècle, en matière de travaux publics, l'Espagne avait accumulé un très important retard par rapport à

la France. Il fallut attendre 1870 pour qu'une loi dresse enfin un plan général des chemins de fer du pays comme l'avait fait, dès 1842, le législateur français. Quelques annéesplus tard, plusieurs lignes transpyrénéennes furent envisagées. Les contacts officiels qui se nouèrent à ce sujet entre Paris et Madrid aboutirent en 1884 à la réunion d'une première conférence internationale, à Pau.

Côté français, bien que de nombreux tracés aient déjà été étudiés, les pouvoirs publics n'avaient pris aucune initiative depuis une vingtaine d'années. Il est vrai que la Compagnie du Midi, qui contrôlait les accès vers la frontière espagnole, n'avait rien fait pour hâter une étude plus sérieuse des dossiers, jugeant amplement suffisantes les deux lignes internationales qui franchissaient les Pyrénées aux deux extrémités de la chaîne.

Côté espagnol, par contre, les projets s'étaient précisés rapidement après 1870, et une voie ferrée avait même été concédée en 1882 entre Huesca et le col du Somport. La présence du souverain Alphonse XIII lors de l'inauguration des travaux soulignait bien l'intérêt que portait l'Espagne à ce tracé. Un tel choix était-il destiné à orienter celui de la France en faveur de ce tracé pour l'établissement d'une future ligne internationale? Quoi qu'il en fut, cela se révéla insuffisant et la conférence de Pau se borna à souligner l'ampleur des désaccords entre les deux pays.

A l'ouest des Pyrénées, les représentants français opposaient une ligne Mauléon-Roncal à celle du Somport (Pau-Oloron-Canfranc) qui avait la faveur des Espagnols. A l'est, par contre, ces derniers n'acceptèrent pas de s'engager sur un projet de transpyrénéen car, sur leur territoire, le chemin de fer le plus proche (Lerida-Barcelone) passait à plus de 150 kilomètres de la frontière. De ce fait, ils se montrèrent fort réticents à l'idée d'une ligne Saint-Girons-Lerida, par le port de Salau, que proposaient les Français. Pour la forme, semble-t-il, ils défendirent un autre tracé oriental par le Pont du Roi, qui aurait au moins l'intérêt de désenclaver le Val d'Aran dont la vie de relation s'orientait de plus en plus vers la France faute de liaison correcte avec le reste du pays.

Après d'âpres discussions où se mêlèrent considérations militaires et intérêts locaux, un compromis permit d'aboutir malgré tout à un accord, consigné dans la convention de 1885. Deux tracés furent retenus: à l'est, la solution espagnole, par le Somport, l'emporta; à l'ouest, au contraire, le point de vue français n'eut aucun mal à s'imposer, seul le tracé Saint-Girons-Lerida ayant été bien étudié techniquement. Afin d'éviter que l'un des deux partenaires, en l'occurence l'Espagne, qui avait déjà lancé les travaux sur la ligne du Somport, n'impose defait son projet, les deux gouvernement s'engageaient *"à exécuter les deux lignes, simultanément et avec*

la même activité", dans un délai de dix ans.

Comme on pouvait s'y attendre, la section espagnole Huesca-Jaca fut rapidement achevée et inaugurée dès 1893. A ce moment-là, côté français, seul le tronçon Oloron-Bedous avait été concédé — et à titre éventuel seulement —, la Compagnie du Midi ayant accepté de l'incorporer à son réseau sans grand enthousiasme. A l'est, les choses étaient encore moins avancées: rien n'était entrepris sur le versant espagnol, et en Ariège les travaux n'étaient même pas commencés sur la seule section de 16 kilomètres, entre Saint-Girons et Oust, qui avait fait l'objet d'une concession en 1886.

En 1894, on ne put que constater l'ampleur du retard. Rétrospectivement, le délai de dix ans fixé par la convention internationale paraissait particulièrement ambitieux. L'accord de 1885 n'en fut pas moins reconduit tout comme l'engagement réciproque des deux pays: les deux transpyrénéens devaient être réalisés simultanément dans les dix ans à venir....Et dix ans plus tard, la situation n'avait pratiquement pas évoluée.

c) *Les intérêts en présence.*

Dans le Midi toulousain, l'intérêt pour les transpyrénéens s'était manifesté très tôt et n'avait jamais faibli. Au milieu du XIX° siècle, alors que la ligne Bordeaux-Sète n'était même pas concédée, on évoquait déjà ces lignes internationales par la partie centrale de la chaîne pyrénéenne.

Dès 1841, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Colomès de Juillan, avait étudié *"la grande voie de communication nécessaire à la région comprise entre la Garonne et l'Ebre"* et avait proposé établissement d'un chemin de fer Paris-Madrid par Gavarnie. Les projets se multiplièrent ensuite et l'audace des ingénieurs à résoudre les problèmes techniques n'eut d'égale que celle des élus locaux qui saisirent toutes les occasions pour vanter avec optimisme les bienfaits attendus de ces chemins de fer franco-espagnols.

Lorsqu'il fut question d'établir en France un réseau pyrénéen greffé sur l'axe Bordeaux-Sète (ci-dessus 3°partie, chap. III), les représentants d'Agen, d'Auch, de Tarbes et de Toulouse tentèrent d'y ménager pour leur ville une place stratégique car on croyait fermement que ces lignes seraient prolongées au-delà de la frontière dans un avenir qu'on n'imaginait pas si lointain. La "rocade" pyrénéenne de Toulouse à Bayonne établie, lorsque se furent multipliées et précisées les études techniques, il devint évident qu'aucun des tracés transpyrénéens n'offrait un avantage décisif sur les autres. Quel que soit l'itinéraire considéré, il fallait envisager des lignes à profil très

tourmenté, qui impliquaient la réalisation de tunnels importants — plus de six kilomètres dans le meilleur des cas — pour franchir la ligne de crête. Comme d'autre part, dans la partie centrale de la chaîne, le trafic frontalier était bien faible et fort diffus, les arguments économiques les plus sensés ne pouvaient emporter la décision.

Les Toulousains s'efforcèrent de défendre la solution qui lèserait le moins les intérêts du négoce local. Pour cela il fallait que le futur transpyrénéen passe suffisamment à l'est de la chaîne afin qu'aucune ville importante ne s'interpose entre Toulouse et la frontière. En effet, si la solution du Somport était retenue on pouvait craindre que Pau ou Tarbes ne soient beaucoup mieux placées pour jouer le rôle d'entrepôt du commerce international. Faute de pouvoir avouer de telles raisons, il fallut ruser et s'engager dans des plaidoyers en faveur d'un tracé oriental qui n'avaient rien de bien convaincant.

> *"Le chemin de fer Oloron-Jaca profite à une région qui, en réalité, n'en est pas une au sens propre du mot, et à une ville, Pau, sorte de sous-capitale inutile... Toulouse est une véritable capitale qui, de par sa situation géographique, doit nécessairement être le centre des relations de toute la région avec l'Espagne... Le devoir de tout bon Français est d'en tirer parti et, pour atteindre ce résultat, nous ne devons pas nous lasser de répéter qu'une seule voie est susceptible d'assurer des relations normales avec l'Espagne, celle de Toulouse-Lerida."*
>
> J.Signorel. (**651**) p.166

On comprend ainsi pourquoi devant la Commission internationale réunie à Pau en 1884, les délégués de Toulouse mirent tant d'ardeur à combattre le tracé par le Somport en plaidant la cause d'une ligne beaucoup plus occidentale par Mauléon et Roncal, dont le débouché naturel, Bayonne, présentait moins de risques pour le négoce de leur ville. (Chambre de Commerce de Toulouse. Rapport Planet,1881,et rapport Millas, 1884.) Mais cette stratégie supposait, bien sûr, qu'une autre voie ferrée transpyrénéenne, beaucoup plus satisfaisante pour les intérêts toulousains, soit construite dans le sud de la Haute- Garonne vers le val d'Aran, ou dans la montagne ariégeoise. Faute de leur donner satisfaction pour le transpyrénéen occidental, la convention de 1885 préserva l'essentiel: non seulement la ligne Saint-Girons-Lerida était programmée, mais il était admis très officiellement qu'elle serait ouverte en même temps que la ligne concurrente du Somport, ce qui excluait que Pau ou Tarbes puissent s'imposer comme centre des transactions franco-espagnoles avant que Toulouse n'ait bénéficié d'atouts comparables pour jouer ce rôle.

Une fois accepté le principe de deux transpyrénéens, pourquoi cette lenteur dans leur réalisation? Petit-fils de l'ingénieur qui coordonna les études relatives à ces questions, Clément Decomble en a donné des explications fort pertinentes dans un ouvrage de référence, fort bien documenté, paru en 1913. Raison politique, bien sûr, à un moment où les relations franco-espagnoles n'étaient pas très cordiales: les Pyrénées n'intéressaient guère le gouvernement de Madrid, et celui de Paris était plus préoccupé de politique coloniale que de coopération européenne. Mais raisons économiques et financières surtout, dans une conjoncture peu propice aux grands projets. La grande dépression économique qui marque les années 1880-1900 se traduisait par un ralentissement des échanges internationaux alors que s'affirmait une tendance de plus en plus nette aux politiques protectionnistes. On le vit bien en 1892 quand la rupture du traité de commerce franco-espagnol voqua immédiatement l'effondrement du trafic aux gares frontières d'Hendaye et de Cerbère. Il fallut alors réviser toutes les estimations, même les plus raisonnables, qui avaient servi au calcul de rentabilité des futures lignes du Somport et du port de Salau: le produit kilométrique fut ramené de 20 000 à 10 000francs pour la première, de 28 000 à 13 000 pour l'autre. Au même moment les possibilités financières des compagnies ferroviaires et des pouvoirs publics subissaient les effets de la crise et ne semblaient plus suffisantes pour entreprendre et mener à bien des travaux aussi importants. En Espagne, la crise du change compromettait le remboursement des emprunts contractés à l'étranger par les compagnies ferroviaires. En France, la Compagnie du Midi n'acceptait d'incorporer de nouvelleslignes à son réseau qu'en échange d'une importante contribution des pouvoirs publics et *"l'on peut dire sans exagération que l'exécution immédiate de la convention de 1885 ne fut même pas prise en considération pour la raison très simple que l'Etat se trouvait, à cette époque, dans l'impossibilité absolue de l'assurer."* C.Decomble (**601**)

Protestations diverses, pétitions en tout genre ne purent pas davantage que la croisade du comte H.Begouen, porte-parole des intérêts du Saint-Gironnais(**608**); au début du XX° siècle, la construction des transpyrénéens semblait bien compromise.

C'est pourtant dans ce climat que se produisit le coup de théâtre décisif, en 1903-1904. A la surprise générale, un nouvel accord entre Paris et Madrid fut alors annoncé: les deux gouvernements s'engageaient à construire non plus deux, mais trois lignes transpyrénéennes! Deux d'entre elles devaient être exécutées dans un délai de dix ans après ratification de l'accord: la ligne du Somport Oloron-Jaca, ...et une voie ferrée Ax-les-Thermes-Ripoll, par le col du Puymorens. Quant à Saint-Girons-Lerida, le projet n'était pas abandonné mais il était convenu que le délai de dix ans ne prendrait effet que *"le jour de la notification*

par le gouvernement espagnol au gouvernement français de l'achèvement de la section de Lerida à la frontière par la vallée de la Noguera Pallaresa." Or, il était de notoriété publique que cette section n'avait jamais intéressé aucun concessionnaire.

Pourquoi ce changement inattendu en faveur d'un tracé antérieurement éliminé à cause des difficultés techniques qu'il présentait? Les hypothèses ne manquent pas. C.Decomble évoque des raisons d'ordre diplomatique, le gouvernement français s'efforçant d'être agréable à l'Espagne au moment où les deux pays s'opposaient sur la question marocaine. Or, comme l'Espagne *ne s'était jamais intéressée qu'à un seul transpyrénéen, celui de l'Ouest, celui de Canfranc"* (Sermet **576**), il fallait hâter la réalisation de cette ligne mais sans abandonner, pour des raisons de politique intérieure, l'idée de construire en même temps un transpyrénéen oriental, que le gouvernement de Madrid avait toujours accepté à contre-coeur. Les nouvelles possibilités offertes par la traction électrique permettaient alors de reprendre la solution Ax-Ripoll, précédemment écartée, et que l'Espagne jugeait plus conforme à ses intérêts. En effet, à la différence de la section Lerida-Salau par Sort, la liaison ferroviaire Barcelone-Ripoll était déjà assurée, et deux concessions avaient même été accordées pour la prolonger d'une soixantaine de kilomètres vers la frontière, jusqu'à Puigcerda. Pour débloquer la situation à l'ouest, sans renoncer à la construction simultanée des deux lignes, il suffisait donc de transformer en transpyrénéenne la ligne espagnole qui se rapprochait le plus de la frontière, à l'est. Pour la France la substitution d'un chemin de fer d'Ax-les-Thermes à la frontière à celui qu'on avait envisagé de Saint-Girons à Salau était désormais techniquement possible et ne représentait pas un investissement beaucoup plus supérieur. Quant à l'utilité économique du nouvel itinéraire,il ne semble pas que la question ait été sérieusement étudiée.

Jean Sermet reprend à son compte cette interprétation proposée par C.Decomble mais y ajoute des considérations électorales (**576**). En effet, le ministre français des Affaires étrangères,Th.Delcassé, député de l'arrondissement de Foix et conseiller général de Vicdessos, réalisait une excellente opération en transformant la ligne Toulouse-Ax-les-Thermes,qui traversait sa circonscription, en une grande ligne internationale. On imagine aisément les débats houleux qui suivirent l'annonce de cette décision devant le Conseil général du département.

> *"Du haut de leur euphorie, les Saint-Gironnais tombèrent brusquement dans un abîme d'amère désillusion...Une grande flambée de colère souleva l'arrondissement,tout un jaillissement de protestations indignées, de cris de fureur, de reproches...Et la séance du Conseil général, le 24 août 1904,*

entendit d'orageuses explications...Delcassé, tout ministre qu'il fut, se vit traiter de belle façon...sa culpabilité n'était que trop évidente."

M.Garrisson. (608) p.72.

Le 12 septembre, le comte Henri Begouen prenait la tête d'un Comité du Transpyrénéen central qui allait multiplier démarches et meetings, tentant de mobiliser l'opinion espagnole de la province de Lerida. Interrompue par la guerre, cette vaine croisade reprit aussitôt après, et quand il devint évident que la voie ferrée Saint-Girons-Lerida ne serait jamais construite, elle se poursuivit pour obtenir la réalisation d'une route internationale par le port de Salau. Dans les années 1930 le comte Begouen reprit pour ce projet les démarches qu'il avait déjà effectuées pour le chemin de fer. La Commission des routes transpyrénéennes lui donna satisfaction en classant le projet routier en urgence dès 1934 (677)...mais la guerre d'Espagne, puis la seconde guerre mondiale arrêtèrent tout et la question se retrouva inscrite à l'ordre du jour de la Commission des Pyrénées, en 1955. L'idée d'un tunnel, mais d'un tunnel routier reprit corps, et l'espoir fut une nouvelle fois déçu, le ministère des Travaux Publics refusant d'inscrire sa réalisation dans le plan routier 1957-1961.

"Une fois de plus l'illusion des tunnels transpyrénéens fit reculer la réalisation d'itinéraires qui, à ciel ouvert, eussent plus de chances d'être envisagés."

J.Sermet. (677) p.235

En décembre 1971, La Dépêche du Midi posait encore la question après une déclaration du gouverneur civil de la province de Lerida:

"Le tunnel de Salau reliera-t-il bientôt Saint-Girons à Lerida?"

Mais dix ans plus tard, ce sont des tunnels plus orientaux qui semblent à nouveau retenir l'attention des responsables, qu'il s'agisse d'un tunnel routier sous le Puymorens ou, beaucoup plus hypothétique, d'un tunnel ferroviaire France-Andorre de l'Hospitalet à Encamp. Un demi-siècle après l'inauguration de la voie ferrée d'Ax à Ripoll, le Couserans pourrait bien se voir privé à nouveau d'une liaison correcte avec l'Espagne au profit de l'est ariégeois.

d) les réalisations.

S'il ruinait les espoirs des Saint-Gironnais, le

"transpyrénéen oriental" Ax-Ripoll, devenu prioritaire en 1904, présentait l'avantage de désenclaver la Cerdagne vers l'amont puisqu'allait s'y greffer la ligne à voie étroite Villefranche-Bourg-Madame, prolongement de Perpignan-Villefranche, qui avait été concédée à la Compagnie du Midi en 1902.

Par contre, vue de Toulouse, la solution proposée par Delcassé remettait en cause le compromis réalisé en 1885. La ligne Ax-Ripoll ne présentait qu'un intérêt dérisoire car elle ne donnait pas accès à l'Aragon mais à la Catalogne. Or, les relations commerciales entre cette province et les pays toulousains étaient bien faibles et la voie ferrée Toulouse-Narbonne-Cerbère y pourvoyait largement. Si l'on veut bien considérer que de Toulouse à Barcelone on compte 426 kilomètres par Narbonne, l'avantage kilométrique de la nouvelle liaison — 320 kilomètres — ne semblait pas de nature à compenser les inconvénients de son profil tourmenté: de Toulouse (145 mètres d'altitude), il fallait monter jusqu'à Ax-les-Thermes (701 m), puis atteindre le tunnel du Puymorens (1 567 m), redescendre jusqu'à Puigcerda (1 100m) avant de remonter à nouveau au tunnel de Tosas (1 495 m), et enfin amorcer la descente vers Barcelone par Ripoll (650 m). De Toulouse à Barcelone par Cerbère, le point culminant se trouvait au col de Naurouze ...à 196 mètres d'altitude!

Dans ces conditions, on comprend les vives oppositions que manifestèrent les intérêts toulousains au projet de transpyrénéen oriental. Une fois encore ils eurent le sentiment d'être injustement traités par les pouvoirs publics.

> *"Ce sera une ligne d'été, utile aux touristes, qui ne desservira d'ailleurs notre région que vers Barcelone et le nord-est de l'Espagne, et dont l'importance ne peut être comparée à celle de la grande ligne de Saint-Girons à Lerida."*
>
> L.Girard. (Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 23 mai 1903)

Rien n'y fit et le soutien actif de la Chambre de Commerce de Toulouse au Comité du Transpyrénéen central du comte Begouen valut seulement aux Saint-Gironnais d'être traités de *"suppôts des grands magnats toulousains"* (!) et surnommés *"les oies du Capitole"* (Garrisson.**608**)

C'est dans l'indifférence que fut concédée, dès 1907, la ligne d'Ax-les-Thermes à la frontière. Bien que les pouvoirs publics aient accepté de prendre en charge l'essentiel de la dépense, la Compagnie du Midi ne manifesta guère d'enthousiasme et ses dirigeants se contentèrent d'afficher un optimisme un peu contraint.

> *"Ces nouvelles lignes... favoriseront la pénétration économique des deux pays et pourront faire naître un trafic qui, aujourd'hui, ne peut exister entre des régions isolées par la chaîne montagneuse et développer par là les transports sur notre réseau."*
> Compagnie du Midi. Rapport à l'Assemblée générale des actionnaires. 1908.

Il faut dire que la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés n'avait pas nourri beaucoup d'illusions.

> *"Votre commission tient essentiellement à dire qu'elle ne s'est nullement laissée prendre aux grandes espérances qu'a fait naître dans certains esprits l'ouverture projetée des trois transpyrénéens... Les tracés transpyrénéens ne seront pas, au début tout au moins, des lignes productives; ils donneront très probablement de très petits bénéfices d'exploitation tout à fait insuffisants pour correspondre à l'intérêt des capitaux engagés."*
> Rapport Janet. J.O. 1905.

Tout cela n'avait pourtant pas suffi à décourager les plus optimistes représentants des intérêts locaux, farouchement attachés à cette oeuvre grandiose. Ni le comte Begouen, qui annonçait que l'on serait *"surpris de la fécondité des ressources qu'elle mettra en valeur et des heureuses conséquences tant économiques que politiques qu'elle produira."* (Questions diplomatiques et coloniales. 1904). Ni J.Signorel, qui persistait à croire, en 1924, qu'en *"histoire naturelle, aussi bien que dans la vie économique des nations, la fonction crée l'organe. Ici, la fonction c'est l'intérêt industriel et commercial de la France et de l'Espagne qui doit fatalement créer l'organe, la voie de communication, et, une fois la voie créée, le trafic et sa prospérité viendront par surcroît, tout naturellement par la force même des choses..."* (651)

La suite devait donner raison aux premiers, sans pour autant convaincre les autres de leur erreur d'appréciation, puisque "leur" transpyrénéen Saint-Girons-Lerida n'avait pas été construit.

Commencés très lentement, les travaux furent interrompus par la guerre et de longs délais furent ensuite nécessaires avant que, conformément aux accords, les deux lignes soient ouvertes presque simultanément, celle du Somport le 19 juin 1928, celle du Puymorens, un an plus tard, le 22 juillet 1929. Dans les deux cas, les sections espagnoles avaient été livrées à l'exploitation beaucoup plus tôt, dès 1922

entre Ripoll et Puigcerda.

Les gares frontières monumentales, celle de Canfranc à l'ouest, celles de La Tour de Carol et de Puigcerda à l'est, témoigent aujourd'hui encore du caractère irréaliste de toutes les prévisions de trafic. En 1933, expéditions et arrivages de marchandises, côté français, totalisaient avec le transit 7 300 tonnes à La Tour de Carol et 11 000 tonnes à Canfranc: la même année la Compagnie du Midi annonçait 364 000 tonnes à Cerbère et 319 600 tonnes à Hendaye.

En 1935, le train le plus rapide entre Toulouse et Barcelone effectuait le trajet en 8 heures (5h15 - 13h13) par Cerbère et en 7h20mn par le Puymorens, y compris dans les deux cas la durée du transbordement, soit une quarantaine de minutes. (Livret Chaix. 15-30 avril 1935).

Il fallait se rendre à l'évidence, ces lignes ne jouaient qu'un rôle international dérisoire. Construites à grands frais, au moins pouvait-on espérer qu'elles provoqueraient, à une échelle plus modeste, un développement des échanges entre les régions situées immédiatement de part et d'autre de la chaîne pyrénéenne. La guerre d'Espagne et la fermeture de la frontière ne permirent pas cette reconversion.

3. Un essai d'interprétation

Les rebondissements multiples de l'affaire des transpyrénéens et la mobilisation pour la défense et la promotion des canaux procédaient d'une même logique. Il est d'ailleurs révélateur que les mêmes hommes et les mêmes intérêts se soient retrouvés dans les comités et les associations créés autour de ces causes jugées essentielles pour le développement économique de Midi-Pyrénées.

Toutes les déclarations et les manifestions suscitées par la question des transports dans la région ne témoignent pas d'un grand réalisme, mais on aurait tort d'y voir seulement la marque du désarroi des bourgeoisies locales, gravement menacées par une évolution économique dont elles appréhendaient fort mal les mécanismes et les conséquences. Une analyse plus attentive de leur comportement dans ces affaires conduit à proposer une autre interprétation.

Presque toujours, la satisfaction des revendications régionales en matière de transport n'a pas suffi pour stimuler l'activité économique comme on l'avait espéré un peu naïvement. Le rachat des canaux du Midi par l'Etat n'a pas provoqué un essor significatif du trafic sur la voie d'eau et l'ouverture des voies ferrées transpyrénéennes n'a pas apporté le moindre signe de prospérité nouvelle. Dans un cas comme dans l'autre, on peut certes souligner que ces décisions ou ces réalisations tant attendues sont venues bien tard. Mais que dire quand elles se révèlèrent non seulement stériles mais, de surcroît, lourdes de menaces

pour leurs plus ardents défenseurs, comme on le vit à plusieurs reprises?

Après le rachat des canaux par l'Etat et l'abolition des péages, quand il fallut bien constater que l'engouement pour la voie d'eau demeurait toujours aussi faible, c'est encore la Compagnie du Midi qui fut mise en accusation: en instituant un "tarif annexe", très inférieur au tarif normal sur sa voie ferrée Bordeaux-Sète, n'avait-elle pas ruiné tout espoir de renaissance de la voie d'eau? Protestations indignées et pétitions en tous genres se multiplièrent au point qu'en 1921 la Chambre des Députés envisagea d'imposer la suppression de ce tarif annexe accusé de tous les maux, pour répondre aux voeux des populations méridionales. Mais le projet à peine déposé sur le bureau de l'Assemblée, l'inquiétude s'empara de ses inspirateurs. N'allait-on pas vers un renchérissement général des transports par voie ferrée, nuisible aux intérêts régionaux? La batellerie pourrait-elle vraiment profiter de cette mesure? Le trafic ferroviaire qu'elle pouvait espérer détourner à son profit serait, à l'évidence, beaucoup trop faible pour qu'au plan régional l'opération se solde par une économie: la réduction des coûts de transport ainsi obtenue ne compenserait pas, loin s'en fallait, les hausses qu'allaient inévitablement supporter les marchandises continuant à emprunter le chemin de fer. Il fallait donc reconnaître que la campagne menée depuis des années pour l'abolition du tarif annexe relevait davantage d'un réflexe revendicatif et d'une hostilité de principe contre la Compagnie du Midi, symbole du grand capitalisme, que d'une analyse économique sérieuse. Alors que le vote du Parlement était pratiquement acquis, les Chambres de Commerce tentèrent en catastrophe d'arrêter, ou tout au moins de retarder, un processus qu'elles avaient largement suscité et réclamé. Ainsi la Chambre de Commerce de Toulouse qui, le 7 mars 1921, proposa que *"le tarif annexe de la Compagnie des Chemins de fer du Midi ne soit pas abrogé immédiatement afin de donner à la batellerie le temps de s'organiser, de s'outiller pour pouvoir assurer un trafic accru qu'elle recevra par le fait de cette suppression"*. Deux députés radicaux de la Haute-Garonne, MM. Ducos et Gheusi, se firent immédiatement les interprètes de ce voeu et déposèrent un amendement en ce sens avec leur collègue de Lézignan. La réaction fut cependant trop tardive pour empêcher le vote définitif de la loi, le 31 mai.

Bien évidemment, le trafic des canaux n'enregistra que des gains bien médiocres dans les années qui suivirent car *"le commerce préférait payer un peu plus et avoir les garanties que lui offrait le chemin de fer"* (P.Boubènes. Chambre de Commerce de Toulouse 13 mars 1929), et qu'il ne trouvait pas auprès de la batellerie. Qu'à cela ne tienne; c'est à nouveau vers l'Etat que l'on se tourna pour obtenir la modernisation des canaux.

Le même scenario se reproduisit fréquemment. La guerre de 1914-1918 avait provoqué une extension considérable des activités de la Poudrerie de Toulouse qui bénéficiait d'un éloignement suffisant du théâtre des opérations militaires. La paix revenue, une partie des terrains et des bâtiments fut réutilisée par l'Etat pour installer une grande usine chimique destinée à produire de l'ammoniaque synthétique. Il s'agissait d'exploiter les brevets allemands de fabrication Haber que le Traité de Versailles avait confiés à la France au titre des réparations. Après de longues tractations infructueuses avec le secteur privé, l'Etat avait pris lui-même en charge cette activité par l'intermédiaire de l'Office National Industriel de l'Azote (ONIA) créé en 1924. Malgré certains inconvénients, l'implantation de cette grosse usine à Toulouse — avec 2164 personnes employées en 1933 elle était le plus gros établissement industriel de la ville (**284**)— présentait d'incontestables avantages: l'éloignement des frontières écartait toute menace de bombardement en cas d'un nouveau conflit avec l'Allemagne; la main d'oeuvre locale était d'autant plus abondante que la vie économique locale, un moment stimulée par les besoins de la défense nationale, connaissait une crise sérieuse; enfin, n'était-ce pas l'occasion de répondre favorablement aux voeux maintes fois exprimés par les représentants de cette région en faveur d'une industrialisation dont ils s'estimaient arbitrairement tenus à l'écart? La Chambre de Commerce de Toulouse elle-même n'avait-elle pas réaffirmé cette volonté en 1915 lors d'une grande réunion où elle avait convié les élus locaux et les représentants syndicaux de l'industrie et du commerce?

> *"Il s'agit d'amener un réveil de l'activité économique de notre ville et de la région en y facilitant l'introduction d'industries jusqu'ici cantonnées dans le nord de la France, pour le plus grand dommage de la défense nationale et, momentanément au moins, détruites par l'invasion."*
>
> Chambre de Commerce de Toulouse, Séance du 24 avril 1915. Archives de la Chambre

L'installation de l'ONIA à Toulouse, qui s'inscrivait parfaitement dans cette logique, n'en suscita pas moins lesplus vives craintes parmi les représentants de l'économie locale. Des craintes qu'exprimait clairement leur porte-parole, M.Authier, devant le groupement des Chambres de Commerce de la IX° Région de Toulouse et des Pyrénées.

> *"L'établissement de l'Office de l'Azote à Toulouse et les entreprises qui travaillent pour son compte offrent aux ouvriers des salaires hors de proportion avec ceux qui sont communément pratiqués dans cette ville et les*

alentours. Par suite, l'agriculture et les industries se voient abandonnées par leur personnel et privées de la main d'oeuvre qui leur est indispensable. (Il faut) *que l'Office respecte les conditions du marché régional du travail et que lui-même et les entreprises qu'il occupe se procurent les ouvriers dont ils ont besoin dans les régions où la main d'oeuvre est plus importante que la nôtre."*

Bulletin de la Région économique de Toulouse et des Pyrénées. Séance du 25 octobre 1926. Année 1927. p.12.

Curieuse exigence, pour le moins suspecte, à un moment où la crise économique frappait durement la classe ouvrière toulousaine! Et que penser de tous les plaidoyers vibrants en faveur de l'industrialisation régionale, régulièrement présentés depuis près d'un siècle? Au moment précis où ces voeux commençaient à être exaucés, on prenait peu à peu conscience avec inquiétude de tout ce qu'ils impliquaient.

La bataille des transpyrénéens a connu et révélé les mêmes contradictions. On cherche vainement les déclarations victorieuses que l'on était en droit d'attendre dès que l'achèvement des travaux ne fit plus aucun doute. A l'optimisme délirant qui avait constamment soutenu les projets ferroviaires franco-espagnols et aux protestations vigoureuses contre la lenteur des réalisations, semble alors succédé un certain désenchantement, parfois teinté d'inquiétude.

"Allons-nous être envahis par les productions espagnoles qui déjà s'emparent de notre marché? Concurrence redoutable, surtout si l'on envisage la baisse du change espagnol.

Ne convient-il pas de se défendre et d'étudier les possibilités commerciales et industrielles qui nous permettront l'exportation de nos produits? Nous sommes aussi menacés d'une sérieuse concurrence dans le canton de Saint-Béat: le Val d'Aran naguère sans communication avec l'Espagne est désormais relié par route à Barcelone. N'est-il pas de notre devoir d'alerter nos ressortissants qui paraissent sommeiller?"

Rapport Dupuis. Chambre de Commerce de Toulouse. 11 mars 1925.

Fort heureusement la médiocrité du trafic international se révéla telle qu'une dizaine d'années plus tard le même orateur regrettait sans sourciller que *"la ligne internationale d'Ax-Ripoll ne soit pas plus utilisée qu'elle ne l'est."* (Séance du 24 juin 1935)

Rachat des canaux, abolition du tarif annexe de la Compagnie des chemins de fer du Midi, industries nouvelles, transpyrénéens, projets d'un grand canal maritime...autant d'exemples qui illustrent les contradictions des classes dirigeantes de ces pays toulousains face à la nouvelle donne économique et sociale qu'imposait le capitalisme.

Au départ, une affirmation jamais démontrée, un véritable acte de foi dans l'abondance des richesses de la région qui nourrissait d'immenses espoirs et justifiait la dénonciation de tout ce qui semblait contrecarrer leur mise en valeur. Dans cette optique il semblait bien inutile de s'interroger sur les responsabilités des bourgeoisies locales. Tout au plus acceptait-on de reconnaître une certaine indolence qu'on expliquait ou qu'on excusait aussitôt par la tradition artistique et littéraire de Toulouse. Mais qu'était-ce par rapport à la politique de l'Etat qui négligeait l'équipement économique du sud-ouest au mépris de la plus élémentaire justice distributive, ou par rapport aux méfaits de l'action des puissants intérêts étrangers à la région dont la concurrence acculait à la ruine industries et commerces locaux?

Leur position économique menacée, les classes dirigeantes s'efforcèrent de justifier leur place dans la société locale en prenant la tête ou en suscitant des mouvements d'opinion qui réclamaient aide et protection de l'Etat au nom des grands principes égalitaires. Présentant bien, cultivés, habiles orateurs souvent, ces notables semblaient tout désignés pour être les porte-parole de ces régions tenues à l'écart du progrès. Qu'ils se soient réclamés de la gauche ou de la droite, en ce domaine rien ne les opposait vraiment et ils furent réduits, lors des consultations électorales, à s'affronter sur des sujets plus controversés, la question scolaire par exemple.

S'établit ainsi un véritable consensus autour de l'idée qu'il suffirait de lever quelques obstacles — construire quelques voies ferrées, modifier certains tarifs de chemins de fer...— pour qu'aussitôt, comme par enchantement, s'épanouisse la vie économique et renaisse la prospérité. Bien qu'à plusieurs reprises les faits aient sérieusement démenti ce bel optimisme, il n'y eut pas vraiment de remise en cause de ces attitudes purement revendicatives. Mais, dans certains cas, cette stratégie pouvait se révéler nuisible voire suicidaire pour ses promoteurs. Lorsque certaines revendications aboutirent effectivement et se traduisirent par quelques signes de développement économique, on sentit bien que tout l'équilibre de la société locale pouvait s'en trouver bouleversé. En laissant à d'autres le soin de prendre en charge les nouvelles activités, espérant seulement en recueillir les retombées par le biais de la sous-traitance ou par l'essor de la consommation, les bourgeoisies qui contrôlaient encore industries et négoces locaux risquaient fort de voir leur rôle social remis en cause par l'apparition de nouveaux chefs d'entreprise ou leurs représentants et par une classe ouvrière

plus nombreuse et mieux organisée. Au fond, ces notables qui, faute de pouvoir économique réel, avaient réussi à présenter la défense de leurs intérêts comme celle de la région tout entière, s'imposant comme les intermédiaires obligés entre les populations et le pouvoir central, pouvaient être les premières victimes de la montée de catégories sociales nouvelles. Perçurent-ils vraiment ce danger ou eurent-ils un simple pressentiment des contradictions et des dangers d'une attitude exclusivement revendicative, suite logique de l'analyse de la situation économique de la région qu'ils avaient popularisée? Quoi qu'il en fut, cela explique sans doute qu'ils aient souvent appuyé des projets et des revendications irréalistes, dont le canal maritime des deux-mers est sans doute l'exemple le plus achevé. En se lançant dans de telles surenchères, ils effectuaient une excellente opération. D'une part, ils affirmaient bien haut leur audace et les hautes ambitions qu'ils nourrissaient pour leur région. D'autre part, ils assuraient la pérennité de leur fonction sociale de porte-parole des intérêts de Midi-Pyrénées puisque les revendications de cette nature, même techniquement réalisables — les cautions scientifiques ne firent jamais défaut — n'avaient aucune chance d'aboutir.

Dans ce contexte, on comprend aisément qu'ait été reçue comme incongrue, voire subversive, toute démarche intellectuelle, même timide, qui n'entrait pas dans cette logique pour expliquer les déboires de l'économie régionale. Dans les années 1920, les avatars du régionalisme et les mésaventures de l'un de ses défenseurs, Hubert Lagardelle, avec les notables toulousains, ne s'expliquent pas autrement.

4. Les avatars du régionalisme.

En 1915, la guerre, que l'on avait prévue de courte durée, se prolongeait dangereusement, retenant dans les tranchées du front une part essentielle de la population laborieuse. Soucieux de relancer l'économie du pays, désorganisée par la mobilisation prolongée des hommes, le gouvernement institua dans chaque région militaire de l'"arrière" un Comité Consultatif d'Action Economique (CCAE) qui avait pour mission de "*rechercher des mesures propres à maintenir et à développer l'activité agricole, industrielle et commerciale de la région, notamment par l'emploi rationnel de la main d'oeuvre civile et militaire et par l'utilisation des ressources locales.*" (Article 2. Décret du 25 octobre 1915)

Pour la première fois, se trouvaient ainsi réunis dans un organisme officiel à compétence régionale des représentants des administrations en poste dans la région et des délégués d'organismes économiques locaux (Chambres de Commerce, Chambres d'Agriculture, syndicats...)

"Sans que la région militaire correspondit toujours à la réalité de la région économique, (ces comités) *ont eu le mérite de fonctionner dans un cadre régionaliste; par le contact qu'ils ont établi entre les principaux représentants officiels ou privés des intérêts de la région, ils ont permis à ceux-ci de prendre nettement conscience des intérêts économiques régionaux."*

J.Duplantier. (**106**) p.100

Né en 1874 dans la région toulousaine, Hubert Lagardelle avait été, avant-guerre, un animateur de la revue "Le Mouvement socialiste". Il avait aussi développé ses idées, plus proches du syndicalisme révolutionnaire que du marxisme, dans quelques ouvrages comme "Marx, Proudhon, Bakounine" ou "Syndicalisme et Socialisme". Philippe Lamour, devenu plus tard l'animateur de la Compagnie d'Aménagement du Bas-Rhône-Languedoc, reconnaît avoir subi l'influence de ses écrits et le décrit, dans les années 1920, *"méditant sur la réforme des institutions démocratiques fondées sur "l'homme réel", directement responsable au niveau de sa région et de son activité professionnelle, plutôt que sur l'homme abstrait issu de divagations philosophiques."* (Le cadran solaire. R.Laffont.1980. p.115) C'est qu'entre temps les tâches qu'avait assumées H.Lagardelle au contact d'une région française, le sud-ouest toulousain, avaient fait de lui un ardent partisan du "régionalisme intégral."

Au sein du Comité Consultatif d'Action Economique toulousain, il avait largement contribué à orienter la réflexion et les travaux sur les grands problèmes régionaux, plus soucieux semble-t-il de l'après-guerre que des tâches immédiates. Agissant ainsi, il n'outrepassait d'ailleurs pas les objectifs que le Ministère de la Guerre, dont il était le représentant, avait assignés à cette assemblée; tout au plus intervertissait-il l'ordre des priorités fixé par la circulaire du 25 décembre 1915, privilégiant la seconde — *"faire en sorte qu'au lendemain de la cessation des hostilités le pays puisse revenir le plus rapidement possible à la vie normale et préparer son expansion économique"* — sans ignorer complètement la première: *"adapter la vie économique du pays aux circonstances créées par l'état de guerre."*

Naquirent ainsi d'intéressants rapports sur des sujets aussi variés que la dépopulation, le tourisme, le crédit agricole... Ces documents et le compte-rendu des délibérations du CCAE ont été réunis en deux volumes en 1920, (**180**); pratiquement ignorés par les historiens, ils apportent d'utiles indications chiffrées sur la situation économique de la région toulousaine à la veille de la première guerre mondiale. Aux lamentations habituelles sur les malheurs du temps ou sur l'injustice du pouvoir central, qui avaient trop souvent servi de leimotiv aux rapports et

délibérations de la Chambre de Commerce de Toulouse, ils substituaient un tableau sans complaisance de l'économie régionale, qui ne dissimulait plus la responsabilité des bourgeoisies locales. H.Lagardelle en a tiré, quelques années plus tard, un petit livre original où il dénonçait avec une vigueur insolite la léthargie des classes dirigeantes de ces pays toulousains.

> "*Mais c'est plus encore l'esprit de conquête économique qui, dans le passé, a fait défaut à la région toulousaine. Elle n'a pas eu le goût desgrandes entreprises et les chefs d'industrie y ont été rares... Ici, depuis des siècles, les activités les plus hautes se sont détournées des préoccupations matérielles et les choses de l'esprit les ont absorbées toutes...(...) Dans cette ville aux beaux jardins, propices aux rêveries, sous une lumière légère, les générations se sont succédé, dans le culte désintéressé des humanités classiques, préférant les honneurs aux richesses et les arts aux affaires.*"
>
> H.Lagardelle. (**219**) pp.13.14.

Rendant compte de cet ouvrage dans le premier numéro de la Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest qu'il venait de fonder, Daniel Faucher saluait "*le talent souple et nerveux*" de l'auteyr, mais restait sur une prudente réserve universitaire quant aux solutions proposées.

> "*M.Lagardelle n'écrit pas pour satisfaire à nos curiosités...Son oeuvre, il la veut ...issue de l'action et poussant à l'action. Cette action elle doit prendre forme dans un régionalisme intégral...Nous n'avons pas à suivre l'auteur dans les considérations qu'il nous offre à cet égard.*"
>
> D.Faucher. Rev. Geogr. des Pyr. et du S.O. I. 1930. p.122.

Réunir les énergies locales, les grouper dans "*la région organisée*" dont le CCAE avait été l'ébauche imposée par les circonstances, telle apparaît en effet l'ambition d'H.Lagardelle. La création officielle des régions économiques, en 1917, à l'initiative du Ministre de Commerce Clémentel, allait parfaitement en ce sens. Malgré leur nom, ces régions économiques n'étaient qu'une sorte de fédération régionale des Chambres de Commerce. Mais les partisans d'un tel projet, le géographe H.Hauser, conseiller du Ministre, en particulier, nourrissaient l'espoir que ces conseils régionaux ne seraient qu'un "*noyau autour duquel d'autres forces viendraient s'agglomérer*":

"Laissons agir le temps et faisons confiance aux forces de la vie."
H.Hauser. (113) p.63.

A Toulouse, dans un premier temps, l'évolution se fit assez facilement en ce sens. A côté de la IX° Région économique dite "de Toulouse et des Pyrénées", qui regroupait 14 Chambres de Commerce — 10 à titre principal, 4 à titre secondaire —, le Comité Consultatif d'Action Economique fut réorganisé dès la fin de la guerre et sa tutelle passa du Ministère de la guerre à celui du Commerce. L'oeuvre accomplie justifiait amplement le maintien d'un tel organisme. Si la composition du nouveau comité ne subit que quelques aménagements de détail, deux modifications fondamentales furent introduites dans son fonctionnement. D'une part sa compétence territoriale n'était plus la région militaire mais la région économique, c'est-à-dire un espace dont le centre seulement était fixé autoritairement, Toulouse, mais dont les limites devaient être l'expression des volontés locales, chaque Chambre de Commerce étant libre d'adhérer à tel ou tel groupement, la double appartenance étant même autorisée (d'où les adhésions à titre principal et à titre secondaire). D'autre part, les nouveaux comités consultatifs, créés peu à peu dans toutes les régions économiquesfrançaises, ne relevaient plus directement de l'autorité ministérielle et devenaient en quelques sorte les conseils techniques des groupements régionaux des Chambres de Commerce. A l'expérience cette nouvelle subordination n'a pas répondu aux voeux des régionalistes convaincus. Les forces traditionnelles, celle de l'administration et celle des notables qui contrôlaient les assemblées consulaires, accueillirent avec beaucoup de réticences cette institution qui ne pouvait s'épanouir qu'aux dépens de leurs prérogatives.

" Les préfets n'ont pas voulu se donner la peine de réunir ces assemblées si nombreuses et leur subordination aux régions économiques ainsi que le manque de ressources propres ont été pour eux le coup mortel."
J.Duplantier. (106)

Dans le cas toulousain au moins, cette explication ne paraît pas suffisante pour expliquer la mise en sommeil de ces comités qui groupaient, à parité, des fonctionnaires en poste dans la région, nommés par le gouvernement (préfets, recteurs...) et des membres élus par les "corps régionaux" (syndicats ouvriers et patronaux, syndicats d'initiative...) Si elle ne souleva pas l'enthousiasme des Chambres de Commerce, très attachées à leur indépendance, la création des Régions économiques ne rencontra pas, dans l'ensemble, de très vives oppositions. En 1919, à l'issue de la séance inaugurale du Groupement de Toulouse, le président Barousse

représentant la Chambre de Commerce de Toulouse, salua même *"cette grande journée pour nos pays languedociens, pyrénéens et gascons, notre petite patrie"*, en émettant le voeu que la nouvelle organisation apporte *"un renouveau d'activité économique et un avenir de prospérité."* Dès la fin du siècle dernier, les Chambres de Commerce de la région avaient tenté, on l'a vu, de se concerter sur les grands problèmes communs et n'avaient pas hésité à braver la loi en organisant des réunions de leurs différents représentants à une époque où de telles pratiques étaient interdites. Au fond, la Région n'était que la reconnaissance officielle de telles pratiques mais elle allait plus loin en créant une structure permanente et en reconnaissant, de fait, la suprématie de l'assemblée consulaire de Toulouse.

Au début au moins, la collaboration effective entre la Région et le Comité Consultatif d'Action Economique semble également avoir été bien acceptée. C'est d'ailleurs l'animateur principal du CCAE, Hubert Lagardelle, qui fut choisi comme secrétaire général des services de la Région. Cette fonction-clé allait permettre à l'ardent défenseur du régionalisme économique de mieux faire connaître ses idées et de tenter de les mettre en pratique. Des idées qu'il développa régulièrement en 1921 et 1922 dans "La Région Economique de Toulouse et des Pyrénées", revue officielle du groupement des Chambres de Commerce, dont il assumait la direction, mais que boudèrent de plus en plus ouvertement les représentants des assemblées consulaires alors que les personnalités d'autres milieux, Université, Crédit agricole, Fédérations de tourisme..., y collaboraient activement. C'est que les élus du commerce et de l'industrie s'émouvaient de la politique par trop indépendante que menait le secrétaire général de la Région. Un secrétaire général qui n'était au fond qu'un salarié des Chambres de Commerce — le budget du groupement régional n'était-il pas exclusivement alimenté par les contributions financières des Chambres adhérentes? —, et que l'on souhaitait voir se consacrer à des tâches plus discrètes mais plus immédiatement efficaces, comme la collecte d'une documentation économique directement utilisable dans l'action quotidienne des entreprises locales. Certains allèrent même plus loin et en vinrent à mettre en cause l'utilité de l'organisation régionale.

> *"Le droit de se fédérer donné par la loi* (de 1898) *aux Chambres de Commerce en vue de leur permettre de mener à bien des entreprises communes permettrait vraiment de faire l'économie de l'organisme permanent et coûteux des Régions économiques."*
>
> Rapport Dupuis. Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 13 juin 1923.

Cette opposition se manifestait chaque année de plus en plus vivement lors du vote du budget, les tenants d'un retour à la tradition considérant que l'Etat se déchargeait sur les Chambres de Commerce de certaines tâches qui lui incombaient, comme l'établissement de statistiques, et qui étaient désormais assurées par les services de la Région. Mais pour qui veut bien lire entre les lignes dans les compte-rendus des séances de la Chambre de Commerce de Toulouse, cette hostilité grandissante allait beaucoup plus loin. Elle traduisait la crainte de voir entamer le monopole de fait qu'exerçait l'assemblée consulaire pour la représentation des intérêts économiques locaux. Dans ces années d'après guerre, en effet, d'autres organisations professionnelles s'étaient dotées de structures régionales: les Chambres d'Agriculture s'étaient vues accorder, par une loi de 1924, la possibilité de se concerter et même de se fédérer en une chambre régionale; l'année suivante ce fut au tour des Chambres des Métiers de recevoir semblables encouragements *"en vue de poursuivre l'étude et la réalisation de projets à frais communs"* (Loi du 26 juillet 1925). De la même façon, mais plus spontanément, s'était créée, en 1921, une Confédération pyrénéenne du Tourisme qui regroupait deux fédérations de Syndicats d'Initiative (Pyrénées-Guyenne-Gascogne et Pyrénées-Languedoc-Roussillon), la Fédération franco-espagnole des Sociétés pyrénéistes (sections du Club Alpin, sociétés diverses de sports d'hiver...) et la Fédération des syndicats hôteliers et restaurateurs du Sud-Ouest. (L.Bondidier. L'organisation du tourisme aux Pyrénées. La Région de Toulouse et des Pyrénées. 1921. n°2. pp.40-42.)

Or, tout le monde savait bien qu'Hubert Lagardelle prônait ouvertement un regroupement de toutes ces forces organisées régionalement. D'où les craintes des Chambres de Commerce de voir *"se diluer leur autorité dans une immense assemblée, un Parlement au petit pied, comprenant des éléments les plus divers et où elles seraient fatalement en minorité."* (**219**)

Etudiant ces problèmes quelques années plus tard, J.Duplantier constatait:

> *"La profession organisée, qui a pris au lendemain de la guerre une extension inattendue, tend à distancer et à étouffer le régionalisme économique... Les hommes qui incarnaient les aspirations économiques d'une grande cité ou d'une région dont ils devenaient à Paris les porte parole ont été cueillis par la profession et représentent davantage la profession de leur cité ou région que la cité ou région elle-même."*
>
> J.Duplantier. (**106**) p.254.

A Toulouse au moins, la tentative a échoué. H.Lagardelle "cueilli" par les intérêts du commerce qui lui offrirent le secrétariat général de la Région économique, entendit rester le porte-parole de la région tout entière... ou tout au moins le défenseur de ses idées régionalistes qu'il estimait essentielles pour l'avenir de cette contrée. Dans ces conditions, le conflit était d'autant plus inévitable que ses jugements sur la situation économique et ses propositions remettaient implicitement en cause l'attitude traditionnelle des bourgeoisies locales, plus portées à la revendication qu'à l'action conquérante. Il offrit logiquement sa démission à la fin de l'année 1925, et à partir de ce moment-là, ce fut le secrétaire de la Chambre de Commerce de Toulouse qui assura également les fonctions de secrétaire général de la Région économique. Une Région dont l'activité se limita bien vite à la coordination des actions des Chambres de Commerce adhérentes, lorsque certains projets dépassaient la compétence territoriale de chacune d'elles.

Evincé, H.Lagardelle n'abandonna pas pour autant le combat du régionalisme. Constatant que *"dans les pays toulousains...les éléments d'un régionalisme intégral sont prêts"*, il estimait qu'un simple décret ou un arrêté interministériel suffirait pour unir dans un organisme commun les délégués des Chambres régionales d'Agricultur. et des groupements des Chambres de Commerce.

> *"Ce serait la résurrection heureuse du Comité d'Action Economique, avec leur double pouvoir de représentation des intérêts régionaux devant l'Etat et de créations d'oeuvres positives d'usage collectif."*
> H.Lagardelle. (**219**) p.161.

Du simple décret ou arrêté à une coercition beaucoup plus énergique, il n'y avait qu'un pas à franchir, d'autant qu'amèrement déçu par les contradictions des classes dirigeantes locales — *"un individualisme tenace, une vieille croyance superstitieuse en l'Etat, et par dessus tout l'appauvrissement de la race"* —, il envisageait de les résoudre par *"l'appel de forces neuves"*. Dès 1929, mais de façon encore imprécise et ambiguë, on perçoit sous ces réflexions un penchant qui n'allait pas tarder à orienter l'itinéraire politique de l'ancien syndicaliste révolutionnaire.

> *"Ayant suivi le Duce* — vieille connaissance de l'époque du "Mouvement Socialiste" — *sur la route du corporatisme nationaliste, il fut appelé en janvier 1933 à Rome par Henri de Jouvenel comme "conseiller de l'ambassade pour les questions sociales"; il y resta jusqu'en 1940 sans que les relations franco-italiennes aient beaucoup gagné, semble-t-il,*

à ce contact lointain, peut-être embarrassant pour Mussolini."
R.O.Paxton. La France de Vichy. Seuil. 1973. p.260.

Puis c'est le régime de Vichy, où il devient Ministre du Travail au printemps 1942, chargé d'organiser la déportation des travailleurs français.

"Ainsi en va-t-il des bonnes intentions quand elles se mesurent aux aspérités de l'action. Le mariage du national et du social est un vieux rêve dont le principe se justifie. Il n'a jamais dans son application abouti qu'à des échecs individuels et des désastres collectifs."
P.Lamour. op.cité. p.100

"La profession organisée dans la région organisée", le corporatisme au pouvoir ne retrouvait-il pas l'idée régionale? Et dans les pays toulousains, beaucoup de ceux qui, vingt ans auparavant, avaient marqué leur opposition aux projets régionalistes de H.Lagardelle se retrouvaient en accord avec lui, dans la France de Vichy, sous la houlette du marquis de Palaminy, dans une Association de la Renaissance de la Province de Toulouse. (**164**)

Dans un ouvrage devenu classique, R.O. Paxton, a évoqué l'enthousiasme de ces classes dirigeantes pour le corporatisme: *"retranchés derrière ce parapet, les industriels espéraient échapper à la fois à la lutte des classes et à la concurrence impitoyable"*, ces deux fléaux qu'avaient révélé la crise économique des années 1930 et les mouvements sociaux de l'époque du Front populaire. Cette analyse se vérifie à propos des classes dirigeantes de la région toulousaine qui virent dans le corporatisme un moyen de conserver leur place dans la hiérarchie sociale en évitant de perdre ce qui leur restait d'un pouvoir économique bien entamé. Pour ces notables, c'était aussi l'occasion inespérée de retrouver leur rôle politique que le suffrage universel n'avait cessé de grignoter, les privant de leurs mandats électifs au profit d'hommes neufs — radicaux ou socialistes — qui, à leurs yeux, avaient conduit le pays au désastre.

Quant à se protéger de concurrents plus puissants installés dans d'autres régions, le danger n'était pas négligeable et concernait aussi bien l'agriculture que le commerce ou l'industrie. C.Decomble, qui fut secrétaire de la Région économique de Toulouse et des Pyrénées, et qui militait en 1940 pour la Renaissance de la province de Toulouse, le rappelait à ce moment là dans un ouvrage de propagande collectif, en reprenant la thèse classique d'une économie régionale victime d'agressions extérieures (**164**). Assimilant les mécanismes normaux d'un marché concurrentiel à de basses manœuvres, il s'arrangeait pour

passer sous silence les vrais problèmes: la responsabilité des chefs d'entreprises locales et les conséquences spatiales de la concentration des activités dans le système capitaliste. Dans cette optique, le corporatisme et le régionalisme du régime de Vichy, teintés à leur début d'une hostilité au capitalisme libéral, étaient les bienvenus. Niant l'existence d'une opposition inéluctable entre ceux qui possédaient les moyens de production et ceux qui n'avaient que leurs bras, le corporatisme regroupait patrons et ouvriers en une même organisation professionnelle et cimentait leur union dans la défense commune des intérêts de la région. Dans le Toulousain, les positions idéologiques des adeptes d'un tel système ne laissaient guère de doute sur le caractère passéiste de ce combat où allaient se discréditer quelques éminents représentants de la culture occitane, compromettant pour de longues années l'audience populaire, déjà limitée, des oeuvres en langue d'oc.

> *"Le régime de Vichy et la politique de la Révolution nationale ont fait revenir au premier plan une vieille droite occitane, antidémocratique, qui, vaincue aux élections, ne se manifestait plus ouvertement et se trouvait rejetée en marge de l'histoire. Avec elle l'Occitanie a montré, de 1940 à 1942, son visage clérical, conservateur, rural, anachronique, à certains égards plus proche peut-être des années de la Restauration que du XX° siècle."*
>
> C.Delpla.(**162**) p.863.

Précisément, ces notables espéraient bien retrouver dans le régionalisme le rôle public que ne justifiait plus leur pouvoir économique chancelant ou contesté, et dont les avaient dépossédés ceux que le marquis de Palaminy qualifiait de *"faux notables issus de comités électoraux"*, entendons des hommes portés par les suffrages populaires, comme Jaurès qui, en 1893, était devenu député du Tarn contre le marquis de Solages, l'homme tout puissant de la Société des mines de Carmaux. Et en 1925, les socialistes n'avaient-ils pas aussi reconquis la mairie de Toulouse, en éliminant le radical Paul Feuga, élu en 1919 à la tête d'une liste de type Bloc National, dominée par la réaction cléricale et royaliste? On comprend ainsi la diatribe du marquis de Palaminy contre ces faux notables *"qui doivent disparaître avec le régime parlementaire"*, et son appel aux véritables élites locales. Citant L. Madelin, il évoquait les vrais notables:

> *" Il avaient disparu ou à peu près de nos assemblées élues. C'était une sorte de mystère: on avait confiance en eux, on les*

cultivait, on les estimait, mais s'il s'agissait des affaires de la Nation, on les éloignait ou bien ils s'éloignaient, dégoûtés des misérables batailles de la politique."
Marquis de Palaminy. (164) p.236

Lui-même, président des Groupements de Producteurs de Blé et des Producteurs de Viande du Sud-Ouest, mais aussi Mainteneur de l'Académie des Jeux Floraux, n'en était-il pas un magnifique exemple?

Par des chemins bien différents se retrouvaient ainsi pour accepter, acclamer ou servir le régime de Vichy et son chef, l'homme qui avait tenté dans les années 1920 de sortir les pays toulousains d'une "langueur fatale", Hubert Lagardelle, et la majorité de ceux qui lui avaient alors opposé toute la force d'une inertie séculaire ou la détermination à peine voilée de ne rien faire qui pourrait ébranler l'économie et la société locales, tout en dénonçant verbalement cet immobilisme comme une injustice profonde.

Incapables de prendre en main le développement économique régional, les bourgeoisies locales savaient bien que leur survie impliquait un étroit conservatisme économique. L'Etat français n'apparaissait-il pas comme la solution miraculeuse pour surmonter cette contradiction que seules l'astuce et la magie du verbe avaient réussi à dissimuler jusque là? L'Association pour la Renaissance de la Province de Toulouse s'en disait persuadée, comme en témoignait son programme d'action:

" Constituer une région équilibrée au point de vue moral, intellectuel, financier et économique, en harmonie avec sa nature, son génie et sa situation géographique.
Rendre aux élites leur rôle normal et bienfaisant.
Accroître et harmoniser la production provinciale..."

Et tout cela par la persuasion ou la contrainte:

"Restaurer hiérarchiquement le principe d'autorité.
Préparer l'opinion publique à l'accepter."
La Province de Toulouse. (164) pp.237-238

*

* *

Confrontées à la nouvelle donne économique et sociale imposée par la capitalisme moderne et diffusée grâce au développement du réseau ferroviaire, les classes dirigeantes du Midi toulousain et pyrénéen ont réussi à conserver leur rang dans la société locale malgré l'affaiblissement continu de leur pouvoir économique réel. Imposant à l'opinion l'idée que ces pays, jadis prospères, abondamment pourvus en ressources de tous ordres, étaient victimes d'une discrimination scandaleuse, leurs porte-parole s'imposèrent comme les meilleurs avocats des intérêts régionaux et s'engagèrent dans des combats douteux pour la libération des canaux ou la réalisation de voies ferrées transpyrénéennes, dont une analyse attentive révèle les contradictions d'une classe sociale condamnée par l'évolution économique générale. Difficiles à percevoir dans leur complexité avant la première guerre mondiale, ces contradictions prirent un tour plus aigu dans les années 1920-1930 quand s'affrontèrent autour des thèses d'H.Lagardelle les notables partisans d'un régionalisme défensif et passéiste et les tenants d'un régionalisme plus offensif. C'est qu'à cette époque le réseau ferroviaire était pratiquement achevé et l'intégration de l'économie régionale au marché national de plus en plus prononcée.

Après les décennies 1850-1910 qui virent le capitalisme moderne pénétrer progressivement dans tous les cantons de Midi-Pyrénées, grâce à la multiplication des voies ferrées, après cette lente et irrégulière conquête dont on a analysé les étapes dans les chapitres précédents, est venu le temps d'une exploitation plus directe des potentialités de cette région, et la guerre, en mobilisant les forces de l'arrière a accéléré le processus. Jusque là, on avait surtout assisté à une lutte ouverte ou insidieuse pour le contrôle des activités industrielles et commerciales entre les bourgeoisies locales et les puissances d'argent, perçues comme extérieures à la région — parisiennes disait-on —, qui dominaient le mode de production conquérant. Mais il s'agissait surtout d'une substitution, d'une nouvelle donne économique, pouvant déboucher, selon les cas, sur le développement d'activités anciennes, leur reconversion ou leur disparition, en fonction d'une logique et d'une stratégie qui se déployaient dans un espace d'envergure nationale. Dès les premières années du XX° siècle, cette époque semblait révolue. La création d'activités nouvelles, l'exploitation de nouvelles ressources régionales — l'hydroélectricité —, une nouvelle organisation spatiale du Midi-Pyrénées autour de Toulouse, dans tous ces domaines, l'initiative venait de l'extérieur, de l'Etat, des groupes industriels, des milieux d'affaires. Jusque là, en défendant leurs propres intérêts — leurs propres affaires convoitées par de plus puissants ou menacées par la concurrence — les bourgeoisies locales avaient pu donner l'illusion de défendre la région tout entière; à partir du moment où, de l'extérieur, vinrent de plus en plus emplois nouveaux, revenus et services de qualité, il leur fut difficile d'apparaître comme les meilleurs garants du développement régional. Après leur pouvoir économique, c'est toute la fonction sociale de ces notables qui se trouvait remise en question.

CINQUIÈME PARTIE.

L'AFFIRMATION D'UNE ORGANISATION REGIONALE AUTOUR DE TOULOUSE

Avant même la fin du XIX° siècle, les jeux semblaient faits. Durablement inscrit dans l'espace, le réseau ferroviaire ne s'enrichissait pratiquement plus que de lignes construites à l'économie ou de quelques embranchements destinés à tirer de l'isolement quelques petites villes ou quelques gros bourgs qui avaient été laissés à l'écart des grands axes précocement équipés.

Sous le contrôle de l'Etat, les compagnies ferroviaires jouissaient d'une situation de quasi monopole pour le transport des hommes et des marchandises à moyenne et à longue distance.

En introduisant ou en renforçant des disparités majeures au sein de l'espace, les chemins de fer ont largement contribué à orienter la vie de relation et l'organisation régionale actuelles. Or, depuis le début du siècle, les transports routiers ont connu un développement extraordinaire qui pouvait faciliter la remise en question de hiérarchies et de solidarités socio-spatiales anciennes ou favoriser une répartition très différente des hommes et des activités. Qu'en fut-il exactement?

V. VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION DE L'ESPACE REGIONAL
LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET L'ENTRE-DEUX GUERRES

Pendant que les classes dirigeantes de la région s'épuisaient dans des luttes ambiguës sans perspective claire, s'accrochant à un passé qu'elles magnifiaient et se refusaient à juger révolu, leur rôle économique ne cessait de décliner. La longue crise de la fin du XIX° siècle avait porté de rudes coups à bien des affaires industrielles et commerciales. Dans les campagnes, privées de leurs forces vives par l'exode des jeunes, les agriculteurs avaient de plus en plus tendance à se replier sur leurs exploitations, et la généralisation d'une polyculture vivrière leur permettait de vivre dans la fausse sécurité d'une économie fermée, qui les condamnait à une médiocrité routinière en leur rendant inaccessibles engrais et machines modernes. En faisant payer un lourd tribut aux populations rurales, la guerre de 1914-1918 acheva de plonger ces campagnes dans une profonde léthargie et brisa, pour longtemps, tout espoir de rénovation des méthodes culturales et des systèmes de production.

Il serait sans doute excessif d'affirmer, comme on l'a fait parfois, que la stagnation qui frappait alors le monde rural touchait également l'ensemble des activités de la région. Certes, pendant l'entre-deux-guerres, l'agriculture restait toujours le secteur dominant de la vie économique locale, occupant encore près de 60% de la population active en 1936. Certes, au même moment, les villes abritaient à peine le tiers de la population totale de Midi-Pyrénées alors qu'un Français sur deux était déjà citadin, proportion que l'on s'accordait pourtant à juger bien faible par rapport à celle d'autres pays industriels. Mais cela justifie-t-il que, pour s'en réjouir ou pour le déplorer, on ait coutume d'attribuer aux activités agricoles une sorte d'hégémonie? Si la crise des campagnes a provoqué l'engourdissement de nombreux centres urbains dès le milieu du XIX° siècle, d'autres agglomérations ont, au contraire, échappé à cette régression malgré les incertitudes qui pesaient sur la vie de leurs industries ou parce qu'elles recueillaient peu à peu les fruits de la nouvelle organisation de l'espace régional, à peine

esquissée au début du siècle, mais qui se dessina de plus en plus vigoureusement après la guerre.

1.L'évolution démographique.

a)l'évolution globale.

En 1921, le recensement permit de mesurer les conséquences démographiques des années de guerre: elles ne se limitaient pas aux pertes militaires ou au déficit des naissances. Par rapport à 1911, Midi-Pyrénées avait perdu 173 000 habitants, soit 8% de sa population. Dans les campagnes,l'exode rural avait encore aggravé le déclin démographique (- 10,8%) et l'afflux de nouveaux habitants vers les villes n'avait pas suffi à enrayer la diminution globale de la population urbaine (- 5,3%). Dans quelques centres seulement le développement d'activités industrielles pour les besoins de la défense nationale, avait attiré une main d'oeuvre suffisamment nombreuse pour maintenir la croissance de la population. Pamiers (+20%) et Albi (+6%) furent dans ce cas, mais c'est à Toulouse que le phénomène prit une ampleur particulière, même si la ville, dont la population avait été sous-estimée avant guerre, gagna sans doute un peu moins que ne l'indiquent les chiffres officiels: +26 000 habitants, soit +17,3%, entre 1911 et 1921. Partout ailleurs, le recul était sensible, qu'il s'agisse de villes industrielles à peine remises des années de crise économique (Mazamet: -7%; Millau: -12%), de gros chefs-lieux regroupant essentiellement administrations et services divers (Cahors:-13%. Auch:-12%. Rodez: -8%), et même de Tarbes, malgré l'arsenal militaire (-7%).

Après la guerre, l'exode rural faiblit à peine et, cumulant ses effets avec ceux d'une structure par âges qui aggravait le déficit naturel déjà creusé par la baisse de la fécondité, il amputa encore la population rurale de 9% de ses effectifs entre 1921 et 1936 (- 125 000 habitants). Dans le même temps, par contre, les villes de la région gagnèrent près de 117 000 habitants, ce qui, pour la première fois depuis le milieu du XIX° siècle, suffit à stabiliser la population de Midi-Pyrénées. Le phénomène est d'autant plus remarquable que le mouvement naturel seul, pour l'ensemble de la région, laissait un déficit de 79 000 individus. Après avoir alimenté pendant des décennies, sans contrepartie, un fort exode régional, Midi-Pyrénées devenait en effet une terre d'immigration: le solde migratoire laissa un excédent appréciable de 71 000 personnes entre 1921 et 1936,et systématiquement positif pendant toutes les périodes intercensitaires entre ces deux dates, il le demeura jusqu'en 1946.

PERIODES	SOLDE NATUREL	SOLDE MIGRATOIRE	TOTAL
1921-1926	- 23 300	+ 30 500	+ 7 200
1926-1931	- 29 600	+ 23 400	- 6 200
1931-1936	- 26 400	+ 17 100	- 9 300
TOTAL	- 79 300	+ 71 000	-10 300

Tableau n° 24 . Solde naturel et solde migratoire en Midi-Pyrénées (1921-1936).

Source. Statistique générale de la France.

On devine sous ces chiffres bruts des mouvements fort complexes qui mériteraient d'être mieux connus car ils cadrent fort mal avec l'image d'une région figée et n'évoluant pratiquement pas.

L'apparition d'un solde migratoire positif conduit à s'interroger sur ses causes exactes. Témoigne-t-il d'une réduction de l'exode régional? Indique-t-il,au contraire, une attraction démographique plus grande? Les deux explications ne s'excluent pas, mais seule une bonne connaissance des mouvements migratoires de cette prériode permettrait de dépasser le stade des sùppositions. A défaut d'une étude approfondie, l'analyse prudente des données statistiques disponibles permet de hasarder quelques hypothèses vraisemblables.

En 1946, 25,8% des individus nés en Midi-Pyrénées furent recensés hors de leur département d'origine, ce qui confirme bien l'ampleur de l'exode antérieur, encore aggravé par rapport au début du siècle où cette proportion n'était que de 19,8% (recensement de 1901). Parmi ces "émigrés", le tiers seulement (33,6%) s'étaient installés dans un autre département de la région, à peine plus qu'en 1901 (29%), l'écart indiquant peut-être une légère amélioration de l'aptitude des villes de Midi-Pyrénées à fixer la population issue des campagnes ou d'autres villes proches. Cela paraît probable, la croissance de la population urbaine après 1920 contrastant avec sa relative stabilité au cours du quart de siècle précédent, mais cela ne suffit pas à expliquer l'apparition d'un solde migratoire régional excédentaire. Un certain nombre d'études ponctuelles le confirment; alimenté par les campagnes comme par les villes, l'exode régional est demeuré très actif et paraît même s'être amplifié pendant l'entre-deux-guerres.

Le fait nouveau fut incontestablement le développement de l'immigration. L'apport extérieur n'a cessé de s'accroître: en 1901, les habitants nés hors de la région ne représentaient que 12,1% de la population recensée en Midi-Pyrénées; en 1946, leur proportion atteignait 21,6%. Certes le recensement de 1946 prenait en compte des habitants repliés dans la région pendant la guerre et qui n'avaient pas l'intention de s'y fixer définitivement, mais il confirmait surtout l'importance des apports de l'immigration étrangère depuis les années 1920.

En 1901, le nombre d'étrangers atteignait à peine 15 000 — moins de 1% de la population totale de Midi-Pyrénées —; il dépassait 100 000 en 1936, avant même l'arrivée des réfugiés espagnols, et culminait à 137 000 en 1946, soit 7% de la population totale recensée à ce moment-là. A lui seul,il explique la croissance de la population née hors de la région par rapport au début du siècle; en 1946, on ne comptait en effet dans Midi-Pyrénées que 283 000 personnes nées dans une autre région française, soit à peine plus qu'en 1901, où cet effectif atteignait déjà 250 000.

Malgré leur intégration de plus en plus poussée dans l'espace socio-économique national, grâce à l'achèvement du réseau ferroviaire, les villes de Midi-Pyrénées ne semblent donc pas avoir exercé une attraction bien plus grande qu'avant la première guerre sur la population d'autres régions françaises. Tout s'est donc passé comme si s'était opéré un vaste mouvement de substitution, la population étrangère, de plus en plus nombreuse, remplaçant la population autochtone qui continuait à émigrer. A peu près également répartie entre villes et campagnes, cette population étrangère, essentiellement originaire d'Italie et d'Espagne, a freiné la dépopulation du monde rural et largement contribué à l'essor de la population urbaine pendant l'entre-deux-guerres. Cela a été suffisant pour que s'établisse une compensation presque parfaite entre les deux mouvements: les gains de population urbaine équilibrant pratiquement la diminution de la population rurale.

Dans les campagnes, l'appel de la main d'oeuvre étrangère a été plus marqué dans les zones où la généralisation de cultures spéciales, maraîchères et fruitières, se heurtait au manque de bras, en Tarn-et-Garonne notamment, et dans les pays céréaliers (Gers,Haute-Garonne) qui souffraient d'une pénurie d'ouvriers agricoles, voire de métayers, après une guerre meurtrière succédant à des décennies de dénatalité et d'exode. Quant aux villes, ce sont avant tout celles qui possédaient des industries de main d'oeuvre, celles où l'activité du bâtiment était soutenue, qui reçurent les plus forts contingents d'immigrés. A Carmaux par exemple, le recrutement des mineurs continua de se faire aux dépens des campagnes comme par le passé (**381**), mais l'appel à la main d'oeuvre immigrée

se développa rapidement dans les années qui suivirent la grande guerre: en 1925, on comptait 2 955 Français et déjà 867 étrangers, dont 356 Espagnols et 333 Polonais, soit 20% de l'effectif total. Dans les mines voisines d'Albi, dont l'exploitation se développait à ce moment-là, la proportion était encore plus forte: en 1925 toujours, 1 110 ouvriers français et 927 étrangers— dont 814 Polonais— étaient employés par la Société concessionnaire du gisement (**381**).

b) la croissance urbaine.

A partir de 1920, la croissance de la population urbaine ne doit donc pas faire illusion. Plus lente que la moyenne nationale — +21% entre 1921 et 1936, au lieu de +26% pour l'ensemble des villes françaises — elle ne retient l'attention que dans la mesure où elle succède à une longue période de stagnation — +2,6% entre 1876 et 1911 —, suivie d'un léger recul pendant la guerre: en 1921 on comptait moins de citadins en Midi-Pyrénées qu'à la fin du Second Empire! Quant à l'équilibre apparent qui semblait s'établir pendant l'entre-deux-guerres entre le peuplement des villes et la dépopulation des campagnes, il résultait surtout d'un afflux de population étrangère dans les villes et dans les campagnes et n'indiquait nullement un dynamisme urbain nouveau qui aurait permis de mieux fixer l'exode rural ou de recruter de nouveaux habitants d'autres régions françaises. Un important brassage de population ne s'en est pas moins effectué dont les conséquences socio-culturelles mériteraient, à elles seules, des recherches attentives. La répartition des citadins dans la région Midi-Pyrénées s'en est trouvée largement modifiée.

Avec 59 villes en 1936, le semis urbain régional n'avait guère subi de modifications par rapport aux années d'avant-guerre (tableau n° 29). Trois petits centres, Grenade, Saverdun et Vic-Fezensac, ne comptant plus 2 000 habitants agglomérés, comme en 1911, avaient rejoint dans la catégorie des villes déchues, Gimont, Réalmont, Cordes ou Villefranche-de-Lauragais, réduites à l'état de bourgs, dès la fin du XIX° siècle. Par contre, grâce au développement des activités industrielles, la population de Labruguière, Labastide-Rouairoux, Viviez, Tarascon et Aureilhan, dans la banlieue de Tarbes, s'était suffisamment accrue pour transformer en véritables petites villes ces anciennes communes rurales. Mais, à la différence de la période précédente (1876-1911), il n'est plus possible d'opposer systématiquement les villes industrielles ou chefs-lieux de départements à celles qui semblaient trop enracinées dans le monde rural pour échapper à la stagnation ou au déclin, qu'elles aient abrité une bourgeoisie rentière

DEPARTEMENTS	POPULATION 1911	EVOLUTION 1911-1921		EVOLUTION 1921-1936		POPULATI 1936
ARIEGE	198 700	-25 800	-13,0%	-17 800	-10,3%	155 100
AVEYRON	369 400	-36 500	- 9,9%	-18 200	- 5,5%	314 700
HAUTE-GARONNE	432 100	- 7 500	- 1,7%	+34 000	+ 8,0%	458 600
GERS	222 000	-27 600	-12,4%	- 1 900	- 1,0%	192 500
LOT	205 800	-28 900	-14,0%	-14 300	-12,4%	162 600
HAUTES-PYRENEES	206 100	-20 300	- 9,8%	+ 2 800	+ 1,5%	188 600
TARN	324 100	-28 500	- 8,8%	+ 2 300	+ 0,8%	297 900
TARN-ET-GARONNE	182 500	-22 900	-12,5%	+ 5 000	+ 3,1%	164 600
MIDI-PYRENEES	2 140 700	-198 000	- 9,2%	- 8 100	- 0,4%	1 934 60

Tableau n° 25 . Evolution de la population totale des huit départements de Midi-Pyrénées. 1911-1936.

Source. Recensements.

DEPARTEMENTS	1911	1936
ARIEGE	17,8	24,3
AVEYRON	24,2	28,3
HAUTE-GARONNE	41,9	52,4
GERS	15,6	15,8
LOT	14,4	17,9
HAUTES-PYRENEES	25,0	34,8
TARN	32,6	40,5
TARN-ET-GARONNE	30,7	35,1
MIDI-PYRENEES	27,3	34,7
FRANCE	44,2	52,4

Tableau n° 26 . Evolution du taux d'urbanisation dans les huit départements de Midi-Pyrénées. (1911-1936) — en % —

Source. Recensements.

DEPARTEMENTS	POPULATION URBAINE 1911	1921	1936	1911-1921	1921-1936	1911-193
ARIEGE	35 400	30 800	37 700	- 4 600	+ 6 900	+ 2
AVEYRON	89 300	81 600	89 200	- 7 700	+ 7 600	-
HAUTE-GARONNE	181 200	195 600	240 500	+14 400	+44 900	+59
GERS	34 700	24 800	30 500	- 9 900	+ 5 700	- 4
LOT	29 700	24 400	29 100	- 5 300	+ 4 700	-
HAUTES-PYRENEES	51 500	46 700	65 600	- 4 800	+18 900	+14
TARN	107 500	100 500	120 500	- 7 000	+20 000	+13
TARN-ET-GARONNE	56 000	49 600	57 900	- 6 400	+ 8 300	+ 1
MIDI-PYRENEES	585 300	554 000	671 000	-31 300	+117 000	+85

Tableau n°27 . Evolution de la population urbaine dans les huit départements de Midi-Pyrénées. 1911-1921-1936.

Source. Recensements

DEPARTEMENTS	POPULATION RURALE 1911	1921	1936	1911-1921	1921-1936	1911-193
ARIEGE	163 400	142 100	117 400	-21 300	-24 700	-46 00
AVEYRON	280 200	251 300	225 500	-28 900	-25 800	-54 70
HAUTE-GARONNE	250 900	229 000	218 100	-21 900	-10 900	-32 80
GERS	187 300	169 600	162 000	-17 700	- 7 600	-25 3
LOT	176 100	152 500	133 500	-23 600	-19 000	-42 60
HAUTES-PYRENEES	154 600	139 100	123 000	-15 500	-16 100	-31 60
TARN	216 600	195 100	177 400	-21 500	-17 700	-39 20
TARN-ET-GARONNE	126 500	110 000	106 800	-16 500	- 3 200	-19 70
MIDI-PYRENEES	1 555 600	1 388 700	1 263 700	-166 900	-125 000	-291 9

Tableau n°28 . Evolution de la population rurale dans les huit départements de Midi-Pyrénées. 1911-1921-1936.

Source. Recensements.

TABLEAU N°29 .

LES VILLES DE MIDI-PYRENEES EN 1936.*

VILLES	POPULATION TOTALE
TOULOUSE	213 220
TARBES	34 739
MONTAUBAN	32 025
ALBI	30 293
CASTRES	29 133
RODEZ	18 450
MILLAU	16 437
MAZAMET	15 447
PAMIERS	14 035
AUCH	13 313
CAHORS	13 269
DECAZEVILLE	12 365
LOURDES	11 529
CARMAUX	10 448
BAGNÈRES DE BIGORRE	8 633
VILLEFRANCHE DE R.	8 479
GRAULHET	8 224
GAILLAC	7 779
FOIX	7 006
SAINT-AFFRIQUE	6 881
SAINT-GIRONS	6 406
MOISSAC	8 105
CASTELSARRASIN	7 768
AUBIN	7 495
SAINT-GAUDENS	6 385
CONDOM	6 233
FIGEAC	5 889
LAVAUR	5 502
CAPDENAC	5 431
REVEL	5 362
LAVELANET	4 933
LECTOURE	4 407
GOURDON	4 135
MURET	4 013
RABASTENS	3 819
CAUSSADE	3 733
ESPALION	3 637
BAGNÈRES DE LUCHON	3 591
LABRUGUIÈRE	3 516
FLEURANCE	3 491
LABASTIDE-ROUAIROUX	3 258
VIC-BIGORRE	3 241

VALENCE D'AGEN	3 172
CRANSAC	3 206
SAINT-CÉRÉ	3 141
MIREPOIX	3 112
SAINT-JUÉRY	3 094
BEAUMONT DE LOMAGNE	3 066
MIRANDE	3 019
VILLEMUR	3 038
MONTRÉJEAU	3 008
VIVIEZ	2 917
SÉMÉAC	2 752
SOUILLAC	2 643
AUREILHAN	2 638
SAINT-GENIEZ	2 613
CAZÈRES	2 592
TARASCON	2 236
MAUBOURGUET	2 053

* COMMUNES URBAINES: PLUS DE 2000 HABITANTS AGGLOMÉRÉS AU CHEF-LIEU

Source. Recensement de 1936.

du sol, progressivement ruinée, ou vécu trop exclusivement des commerces et des services liés à la vie agricole.

L'expansion de quelques agglomérations dominées par le travail de la mine ou les activités manufacturières a été pratiquement arrêtée. Après une relative stabilité pendant la guerre, Decazeville (11 000 habitants en 1936), Cransac (4 500), et, dans une moindre mesure, Carmaux (10 500), ont vu leur population décliner entre 1921 et 1936, pendant qu'à Millau, une légère reprise de la croissance n'arrivait pas à compenser le repli démographique des années de guerre: en 1936, la ville comptait moins d'habitants qu'en 1911. A Mazamet et à Bagnères-de-Bigorre, au contraire, les effectifs de 1911 furent retrouvés dès 1931, avant que la grande crise économique ne provoque un nouveau coup d'arrêt dans le développement de ces villes. A Pamiers enfin, où la main d'oeuvre avait afflué pendant la guerre, attirée par l'embauche dans l'usine métallurgique, la croissance ne reprit lentement qu'après une pause de dix ans, entre 1921 et 1931. Partout, quand l'industrie, voire la mono-industrie, dominait les activités urbaines au point d'apparaître parfois comme une monoactivité, le développement urbain a été très heurté, de plus en plus dépendant des à-coups de la conjoncture générale.

Rien de tel dans quelques villes moyennes aux fonctions diversifiées: Albi (+13,7% entre 1921 et 1936), Castres (+12,3%), Montauban (+22,7%), Tarbes (+30%) et Rodez (+30%) semblent avoir beaucoup moins souffert de la dépression des années 1930 et ont creusé l'écart avec d'autres chefs-lieux de taille comparable comme Auch et Cahors, qui, malgré une bonne croissance démographique après 1921, (+12,6% et +11,8%) n'ont pu compenser, isolées au sein d'un monde rural déserté, les pertes plus importantes subies pendant les années de guerre: en 1936, ces deux villes comptaient moins d'habitants qu'en 1911.

Au delà de ces évolutions divergentes, on devine une lente redistribution des rôles au sein de l'armature urbaine régionale, où Toulouse faisait de plus en plus figure d'exception: avec 213 000 habitants en 1936, la ville avait gagné près de 20 000 habitants depuis 1921 (+11%); elle regroupait désormais 11% de la population totale et presque le tiers de la population urbaine de Midi-Pyrénées, soit, à elle seule, autant que les dix plus grandes villes de la région.

2. L'évolution de l'emploi jusqu'à la crise de 1930.

Au recensement de 1906, alors que l'activité reprenait un peu partout après les années de crise, la structure de la population active traduisait bien le faible développement des activités industrielles et la médiocrité du secteur tertiaire dans la région Midi-Pyrénées. On ne comptait

que 20% d'actifs dans l'industrie et 17% dans le commerce et les services. Au même moment, pour l'ensemble de la population française, les proportions s'établissaient respectivement à 30% et 27,3%.

Pour autant qu'on puisse en juger, compte tenu de l'imperfection des sources statistiques antérieures, la population active employée dans l'industrie avait sensiblement augmenté depuis 1881, elle atteignait 232 000 personnes en 1906. Mais pour obtenir ce chiffre bien modeste — 3,7% du total national —, il fallait additionner patrons, ouvriers et simples artisans: les seuls salariés représentaient moins de la moitié de ce total (110 000) et le tiers à peine d'entre eux (32 800) travaillaient dans des établissements groupant plus de 100 salariés.

BRANCHES	NOMBRE D'EMPLOIS	
Industrie textile	18 162	75 446
Travail des étoffes	57 284	
Mines	11 748	37 485
Métallurgie	4 693	
Travail des métaux	21 044	
Industries du bois	37 056	
Bâtiment-Mat.de const.	24 041	
Cuirs et peaux	20 800	
Transformation des produits agricoles	19 675	
Autres	17 510	
TOTAL	232 013	

Tableau n° 30 . La population active employée dans l'industrie en 1906.

Source.Recensement de 1906

L'industrie textile demeurait prépondérante, occupant le tiers de la population active industrielle de la région (75 446). Filatures et tissages (18 162 emplois) étaient beaucoup plus concentrés dans l'espace que la confection: l'arrondissement de Castres dominait largement ces activités (9 850) alors que le travail des étoffes et l'habillement (57 284) intéressait une multitude de bourgs et

de villes, Toulouse regroupant pour sa part une importante fraction de la main d'œuvre de cette branche (18 700)
Venaient ensuite les mines (11 748) et la métallurgie (4 693) encore plus nettement localisées que l'industrie textile, autour d'Albi-Carmaux (5 470) et dans le bassin de Decazeville (8 404), alors que la transformation des métaux (21 044), comme la confection, restait plus dispersée, Toulouse y occupant aussi une place plus qu'honorable (5 800).
La répartition des usines et des ateliers travaillant les cuirs et peaux (20 800) s'apparentait à la fois à l'industrie moderne et à celle des biens de consommation: le regroupement autour de Millau (3 900) ou dans le sud du Tarn (3 100) n'excluait pas, en effet, la présence d'établissements de ce type un peu partout, en fonction surtout de l'importance des marchés locaux, ce qui, en ce domaine encore, donnait à Toulouse une place remarquable (4 050).
Pour le travail du bois, le bâtiment et la transformation des produits agricoles, la dispersion était de règle et la localisation de ces activités dépendait beaucoup plus de la demande que des ressources locales en matières premières.

Au total, rien de très original par rapport aux décennies antérieures. Toujours ce contraste entre les marges orientale et méridionale de la région, jalonnées de foyers industriels spécialisés, et les campagnes céréalières, aux villes peu actives, au sein desquelles Toulouse faisait de plus en plus figure d'exception, mais les besoins d'une population de 150 000 habitants y soutenaient l'activité de production des biens de consommation et stimulaient la multiplication des commerces et des services.

Contrairement à ce que l'on pouvait attendre, le bilan de l'emploi industriel des années 1906-1931 ne reflète pratiquement pas le mouvement d'industrialisation qui affecta la région pendant la première guerre. Certes, en 1931, la crise économique commençait à peser sur l'activité économique, mais pas suffisamment pour expliquer que le nombre d'actifs employés dans l'industrie n'ait pas dépassé,à ce moment-là,celui de 1906.Si l'on s'en tient aux données des recensements, il y aurait même eu une légère diminution (-1,6%) entre ces deux dates. Ni l'industrie (- 3 802 emplois), ni le secteur tertiaire (+12 137) n'ont été en mesure de compenser la diminution de la population active dans l'agriculture (- 101 361), laissant un solde négatif (- 93 026) pour l'emploi total en Midi-Pyrénées. Le bilan est déficitaire dans tous les départements, mais dans quatre cas, la stabilité ou la progression de l'emploi industriel et tertiaire a permis d'en limiter un peu les conséquences. Et c'est précisément dans trois de ces départements (Tarn,

DEPARTEMENTS	1906 Actifs ayant un emploi	EVOLUTION 1906-1931				1931 Actifs ayant un emploi
		Agriculture	Industrie	Tertiaire	Total	
ARIEGE	99 827	- 12 774	+ 1 008	- 505	-12 271	87 556
AVEYRON	174 773	- 11 160	- 117	+ 2 085	- 9 192	165 581
HAUTE-GARONNE	231 971	+ 16 258	+ 4 271	+11 693	- 294	231 677
GERS	134 761	- 11 220	- 6 654	- 3 686	-21 560	113 201
LOT	122 657	- 22 435	- 4 441	- 1 041	-27 917	94 740
HAUTES-PYRENEES	112 315	- 16 412	+ 1 104	+ 2 972	-12 336	99 979
TARN	164 459	- 7 984	+ 3 851	+ 1 723	- 2 410	162 049
TARN-ET-GARONNE	101 031	- 3 118	- 2 824	- 1 104	- 7 046	93 985
MIDI-PYRENEES	1 141 794	-101 361	- 3 802	+12 137	-93 026	1 048 768

Tableau n°31 . L'évolution de la population active dans les huit départements de Midi-Pyrénées. 1906-1931.

Source. Recensements de 1906 et 1931.

Hautes-Pyrénées et Haute-Garonne), ceux dont la population active industrielle a augmenté, que s'est amorcée, après 1921, une véritable reprise démographique succédant à plus de sept décennies de déclin. L'Aveyron, quant à lui, continua de perdre des habitants (-2,7% entre 1921 et 1931), la stabilité de l'emploi industriel et la légère croissance de l'emploi tertiaire n'ayant pas suffi à équilibrer la diminution de la main d'oeuvre agricole, plus abondante qu'ailleurs, dans ce département touché plus tardivement que les autres par la dépopulation.

Par contre, malgré l'ampleur des pertes antérieures, la population diminua encore dans l'Ariège (-6,7%), le Lot (-5,7%) et le Gers (-0,7%): villes et industries y étaient trop peu développées pour enrayer cette tendance presque séculaire. Seul le Tarn-et-Garonne faisait un peu exception gagnant 5 000 habitants entre 1921 et 1931 (+1%) malgré la perte de près de 4 000 emplois dans l'industrie et le tertiaire depuis 1906! Dans ce département, particulièrement touché par l'exode, c'est l'agriculture qui fut responsable de ce changement inattendu, le développement des cultures maraîchères et fruitières, sous l'impulsion des compagnies de chemins de fer, réclamant une main d'oeuvre plus nombreuse.

Très inégalement répartie dans l'espace, la croissance de l'emploi dans certaines branches industrielles ne fut même pas suffisante, à l'échelle de la région tout entière, pour compenser l'affaiblissement d'autres activités du secteur secondaire: entre 1906 et 1931, gains et pertes arrivèrent tout juste à s'équilibrer. Cela fut suffisant pour entraîner une redistribution appréciable de l'activité industrielle. Et comme dans le même temps, certaines villes moyennes jusque là peu actives bénéficiaient de la création ou du renouveau des commerces et des services, on ne peut plus opposer de façon aussi systématique qu'au siècle précédent les campagnes céréalières et les marges ingrates de la région où l'on cherchait dans l'industrie un complément de revenus. Après la grande dépression de la fin du XIX° siècle et jusqu'aux années qui suivirent la dernière guerre mondiale, les investissements dans l'industrie, le commerce et les services ne s'expliquent plus localement par le faible rendement des placements fonciers. Quatre facteurs ont alors contribué à l'inégal développemert des villes de la région: la survie ou l'expansion modérée des activités industrielles traditionnelles, la mise en valeur des ressources hydroélectriques, la décentralisation de certaines industries stratégiques, l'essor de la demande en biens et services qui appelait une redistribution des activités tertiaires entre les différents centres urbains. Dans tous ces cas, l'initiative ou le contrôle des processus échappèrent aux bourgeoisies locales même si, parfois, elles réussirent à tirer parti des nouvelles situations ainsi créées.

3. Les difficultés des industries anciennement implantées dans la région.

Perturbées ou stimulées pendant les années de guerre, les industries anciennement implantées dans la région retrouvaient à peine leur rythme de croisière quand la grande crise des années 1930 révéla de façon parfois dramatique leurs faiblesses et leurs handicaps.

Pour assurer les besoins du pays en énergie pendant que le grand bassin houiller du Nord-Pas-de-Calais était désorganisé par les opérations militaires, les ressources des gisements aquitains furent sollicitées comme elles ne l'avaient pratiquement jamais été. En 1918, les gisements du Tarn et de l'Aveyron livrèrent ainsi 2 550 000 tonnes, soit 10% du total national, ce qui représentait une progression de 30% environ par rapport aux années 1912-1913. Si, dans le bassin aveyronnais, avec 1 227 000t on retrouvait seulement le niveau de production atteint au début du siècle, dans le Tarn — 1 323 000t —, il s'agissait d'un record historique qui ne sera pratiquement pas dépassé par la suite, même lors des meilleures années de la décennie 1950. C'est qu'à la production des mines de Carmaux, exploitées par la Société du même nom — 845 000t —, s'était ajoutée celle des mines d'Albi — 478 000t —. Ces dernières, dont la concession à la Société des Mines d'Albi n'avait été attribuée qu'en 1886, progressaient régulièrement depuis — 160 000t en 1900, 300 000t en 1912 — et la guerre leur donna une impulsion décisive.

Le conflit terminé, l'extraction reprit dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais alors que le gisement lorrain, encore peu exploité, était restitué à la France. Très vite, les deux gisements aquitains se trouvèrent confrontés à nouveau au problème des débouchés hors de la région car, une fois encore, on dut constater la médiocrité de la consommation locale de charbon et déplorer le handicap d'une situation géographique qui empêchait d'atteindre à des prix compétitifs des marchés plus éloignés où sévissait la concurrence d'autres bassins plus productifs.

Dans le groupe Carmaux-Albi, la production revint progressivement à son niveau d'avant guerre et sur les 972 000t extraites en 1927, plus de 90% durent être vendues hors du bassin: la demande cumulée des deux verreries de Carmaux et d'Albi, de la métallurgie du Saut-du-Tarn, des usines de chaux et de ciment et des foyers domestiques n'excédait pas 70 000t (**382**). Grâce aux usines du foyer industriel Castres-Mazamet, le département du Tarn absorbait au total 53% de la production de Carmaux et 27% de celle d'Albi, mais le reste de la région Midi-Pyrénées n'intervenait respectivement que pour 16 et 18%. Autour d'Aubin-Decazeville, la situation était un peu moins mauvaise: la métallurgie locale et l'industrie du zinc à Viviez et Penchot

n'achetaient toutefois que le tiers de la production des houillères pourtant en recul — 957 000t en 1927 — et dont la crise des années 1930 accéléra encore le déclin — 577 000t en 1938—. La stabilisation ou le ralentissement du rythme de l'extraction se répercutaient bien entendu sur l'emploi et affectait en conséquence les progrès de l'urbanisation dans ces zones dominées par l'activité minière. Pour l'ensemble des bassins charbonniers de Midi-Pyrénées, les effectifs employés "au fond" qui étaient encore de 7 500 en 1929, dépassaient à peine 5200 en 1938.

Les foyers industriels constitués près des mines depuis un siècle n'étaient pas à la mesure des ressources pourtant fort modestes de chacun des gisements exploités en Midi-Pyrénées.Pendant la guerre de 1914-1918, cet atout n'avait même pas réussi à fixer des usines que l'on cherchait à implanter dans le sud du pays, hors du théâtre des opérations militaires où leurs activités ne pouvaient se développer normalement. Les installations prévues à l'est d'Albi pour produire des gaz de combat n'avaient pas été utilisées. Offertes à un prix avantageux dans un pays où abondait une main d'oeuvre féminine bon marché, elles furent récupérées en 1921 pour la fabrication de rayonne par la Société Italienne de la Viscose qui possédait déjà une dizaine d'établissements en France. Sans grand rapport avec la mine proche qui lui fournissait un complément d'énergie électrique, cet établissement ne trouvait sur place aucune des matières premières qui lui étaient nécessaires et s'approvisionnait au Canada pour la pâte à papier et dans la région marseillaise pour les produits chimiques (**382**). Après avoir employé plus de 1000 salariés en 1926, il réduisit son effectif autour de 800 pendant les années 1930. Cet apport n'était pas négligeable et suffisait à peine à compenser les maigres perspectives d'emploi que pouvaient offrir les établissements anciens.

Créée en 1897 à la suite du conflit célèbre de la Verrerie de Carmaux, la Verrerie Ouvrière d'Albi connut de graves difficultés après la guerre, ce qui conduisit à sa modernisation et à une refonte de son statut juridique (**362**). La production qui dépassait 10 millions de bouteilles en 1913 et avait été presque réduite de moitié pendant le conflit, put alors reprendre sa progression et atteindre un record en 1930 avec 17 millions de bouteilles fabriquées par quelques 500 ouvriers. La conjoncture économique stoppa brutalement l'expansion et, dès l'année suivante, il fallut se contenter de 12 millions de bouteilles. Au même moment, la Verrerie de Carmaux, modernisée plus tôt et qui n'avait pas relâché sa concurrence jusque là, était victime de la stratégie géographique de la Compagnie Générale Industrielle qui en avait acquis le contrôle: son activité — 24 millions de bouteilles par an entre 1920 et 1930 — fut progressivement ralentie pour permettre à l'autre usine du groupe, installée à Bordeaux, de prendre son essor. La crise des années 1930, ne fit

qu'achever un processus déjà bien engagé en provoquant sa fermeture définitive.

Dans la métallurgie albigeoise, contrôlée par la Société des Hauts-fourneaux, Forges et Aciéries du Saut-du-Tarn, l'intégration verticale était déjà bien avancée. Facilement ravitaillée en minerai de fer grâce au petit gisement voisin d'Alban-Le Frayssé, alimentée en énergie par les mines de charbon et les usines hydroélectriques installées sur le Tarn, les usines de Saint-Juéry et d'Albi livraient une grande variété de produits finis — articles en fonte moulée, limes, outils divers, machines agricoles... — ce qui leur permettait de mieux résister aux à-coups de la conjoncture. Mais cela supposait aussi une solide organisation commerciale, dépassant largement le marché local.

> *"Pour mieux atteindre la clientèle, le Saut-du-Tarn a installé des agences commerciales à Paris et à Lille et des dépôts de ses produits dans ces mêmes villes et aussi à Lyon, Cosne et Rennes. De cette façon, il peut rayonner dans toute la France et toucher la petite industrie et le petit commerce. On peut dire que presque tous les quincaillers de France sont ses clients...*
>
> *La majeure partie de la production est ainsi écoulée dans toute la France. La vente ne se limite pas au seul Bassin d'Aquitaine parce que les objets fabriqués par le Saut-du-Tarn constituent des spécialités. Cela explique aussi pourquoi les ventes à l'étranger sont importantes. La Société rencontre de nombreux concurrents... elle lutte avantageusement par la qualité et le fini de sa fabrication."*
>
> A. Monnié (**382**). p.229.

La crise n'en fut pas moins sévère et les effectifs de l'usine du Saut-du-Tarn passèrent de 1650 à 1350 entre 1931 et 1935 (**360**).

Activité anciennement implantée dans la région albigeoise elle aussi, la fabrication des chaux avait été stimulée par l'ouverture de la voie ferrée Carmaux-Rodez, en 1903 (**408**). Les expéditions d'amendements calcaires vers les ségalas n'avaient cessé de progresser. Les fours à chaux de Blaye, près de Carmaux, ne fonctionnaient d'ailleurs à plein rendement qu'au printemps et en automne, lorsque se pratiquait le chaulage des terres. D'autres établissements installés près d'Albi — Ranteil et Lavazière — produisaient en outre du ciment — en moyenne 50 000 tonnes dans les années 1920 — et s'étaient associés pour vendre leur production de chaux — 95 à 100 000 tonnes par an — par l'intermédiaire d'un comptoir unique qui agissait

à l'intérieur d'un périmètre assez strictement délimité passant par les Pyrénées, Moissac, Figeac,Murat, Saint-Affrique, Saint-Pons et la Méditerranée (**382**). L'ensemble des usines de chaux et ciment du groupe Albi-Carmaux employait un demi millier d'ouvriers à la veille de la crise des années 1930.

Au total, l'impression qui domine dans le bassin Albi-Carmaux est celle d'industries anciennes qui résistent et s'adaptent tant bien que mal, régulièrement secouées par des crises internes et très sensibles aux à-coups de la conjoncture nationale qui révèlent leurs faiblesses et leurs handicaps face à des concurrents plus agressifs ou mieux situés géographiquement. Mais, pendant l'entre-deux-guerres, on cherche vainement quelques signes révélateurs d'une volonté expansionniste: dans tous les secteurs industriels domine surtout le souci de se maintenir. Les progrès techniques, la recherche de nouvelles productions ou de nouveaux débouchés apparaissent comme des nécessités que l'on subit et auxquelles il faut se résigner pour ne pas disparaître. La crise des années 1930 ne pouvait que renforcer cette attitude trop exclusivement défensive. Les atouts ne manquaient pourtant pas mais, pas plus qu'au siècle précédent, le charbon ne suffisait à convaincre les détenteurs de capitaux d'investir dans ce bassin de plus en plus mal situé par rapport au centre de gravité économique du pays. Trop faibles ou placés ailleurs, les capitaux locaux n'avaient pas joué la carte de l'industrialisation au XIX° siècle, il était maintenant trop tard pour en attirer de l'extérieur alors que des placements moins aléatoires les sollicitaient dans d'autres régions mieux pourvues en matières premières ou plus proches des grands foyers de consommation. L'installation de La Viscose n'avait constitué qu'une exception.

Dans le bassin aveyronnais, le tableau de l'activité industrielle pendant l'entre-deux-guerres n'était guère plus encourageant. Entièrement contrôlés par des capitaux extérieurs, les principaux établissements souffraient de la concurrence d'autres régions mieux placées dans la compétition économique. Dans les années 1920, un seul haut-fourneau sur les quatre susceptibles de fonctionner fut maintenu en activité, livrant en moyenne, chaque année, 25 000 tonnes de fonte, soit à peine le tiers de la production de 1910 (**408**). Victime de la crise, il sera arrêté en 1935, puis remis en activité en 1939, au début de la guerre, pour faire face à de nouveaux besoins. Déjà bien amorcée depuis le début du siècle, la tendance au repli de l'activité locale autour des houillères allait en s'accentuant. Mais, malgré les efforts réalisés pour valoriser la production charbonnière en développant la carbochimie, le rythme de l'extraction ne cessait de se ralentir comme l'avait pressenti A.Meynier en 1930:

> *"On a pu dire à juste titre, lors du centième anniversaire de Decazeville, récemment célébré:* " Decazeville sera de moins en moins la ville du fer et de plus en plus celle du charbon". *Mais comme les exploitations houillères elles-mêmes ne semblent pas inépuisables, que certaines d'entre elles ont déjà cessé tout travail, on peut se demander si l'avenir de l'industrie dans le bassin houiller est vraiment très brillant."*
>
> A.Meynier (**408**). p.439.

Le retour de la Lorraine à la France avait ruiné tout espoir d'une relance de l'extraction du minerai de fer et la production d'acier,qui approchait les 100 000 tonnes à la veille de la guerre, fut progressivement arrêtée ensuite (7 500tonnes en 1927).

Les établissements de la Société de la Vieille-Montagne se heurtèrent également à de graves difficultés lors du retour à la paix mais ils pâtirent beaucoup moins, semble-t-il, d'une politique délibérée d'abandon. Pendant la guerre, l'usine de Viviez et les laminoirs de Penchot avaient fonctionné à plein rendement pour livrer en quantité suffisante le zinc nécessaire à la défense nationale, ce qui rendit fort délicat le retour à une production pour le marché civil. L'innovation technique permit de surmonter les difficultés de l'après-guerre et de s'imposer sur le marché national et international: la fabrication de zinc par électrolyse prit peu à peu le relais de la production des fonderies entre 1921 et 1931. Cette mutation entraîna le développement d'importantes activités chimiques— *"L'industrie du zinc devint une véritable chimie des métaux"* (M.Pradalié)— et nécessita l'installation de nombreuses centrales électriques, pour livrer les 126 millions de kWh qui furent par exemple nécessaires en 1931.

> *"Telle est la remarquable réalisation qu'a effectuée la Société pour rendre applicable dans ses usines le procédé du sulfate de zinc. On conçoit la grandeur des efforts financiers consentis. Les établissements de Viviez-Penchot sont devenus le centre le mieux équipé de France pour la fabrication du zinc. Libérée en partie des désavantages de sa situation géographique et de ses procédés mêmes de fabrication, l'usine était désormais bien placée sur le marché français."*
>
> M.Pradalié (**412**). 1936. p.12.

Tout cela contraste avec le caractère timoré de bien des innovations effectuées dans les autres industries implantées depuis longtemps dans la région. Rien ne permet donc d'affirmer comme on le fait parfois hâtivement que la dépendance extérieure d'un établissement industriel local fut, nécessairement, un signe de fragilité. Dans

certains cas, rares il est vrai, mais à Viviez-Penchot en particulier où dominaient les intérêts belges, cette dépendance a permis de mobiliser les capitaux qui faisaient cruellement défaut ailleurs. Or, les établissements aveyronnais de la Vieille-Montagne ne possédaient pas que des atouts. On le vit bien quand les cours du zinc s'effondrèrent sur les marchés internationaux devant la concurrence de nouveaux producteurs, tombant même au-dessous du prix de revient à la sortie de l'usine de Viviez. Les handicaps de la situation géographique apparurent alors pleinement car, pour ses approvisionnements comme pour ses débouchés, la dépendance vis-à-vis d'autres régions ou de l'étranger était particulièrement accusée. M.Pradalié analysant les conséquences de cette situation au milieu des années 1930, rapportait que de 1928 à 1933, "*la Société de la Vieille-Montagne à Viviez a payé 25 500 000 francs pour les frais de transport, alors que la production s'élevait à 21 800tonnes, ce qui donne une moyenne de 210 F. par tonne. Or, en 1928, le cours du zinc était de 3 000 F. la tonne; en 1933, il était de 1050F.*" Et il concluait:

> "*Les transports qui entraient dans les dépenses pour 7%, représentaient alors 18%. Grevée de cette charge accrue, la métallurgie du zinc n'offre qu'une résistance amoindrie à la concurrence et elle doit faire appel à la protection de l'Etat. Pourtant les perfectionnements techniques auraient dû la mettre à l'abri des désavantages singuliers que présentent sa situation et les conditions d'exploitation de sa main d'oeuvre.*"
>
> M.Pradalié. (**412**). p.23

Une fois encore, la médiocrité du tissu industriel dans le sud-ouest de la France compromettait le développement de certains établissements qui se touvaient ainsi isolés et devaient supporter des coûts de transport parfois excessifs pour trouver des débouchés à la mesure de leurs capacités de production.

A quelques nuances près, les observations relatives à la situation du foyer industriel Albi-Carmaux et du "bassin" aveyronnais pourraient être reprises pour toutes les industries anciennement implantées dans la région et qui dominaient, parfois de façon exclusive, la vie d'un certain nombre de petits centres urbains. Les vieux remèdes expérimentés pour lutter contre la crise économique à la fin du XIX° siècle — modernisation limitée, diversification de la production ou spécialisation dans un domaine moins convoité par des concurrents mieux armés — ont été utilisés avec des fortunes diverses pendant l'entre-deux-guerres. Profondément enracinées dans le monde rural

où elles recrutaient la majorité de leur main d'oeuvre, bien des activités manufacturières ont ainsi traversé les orages de la conjoncture, en particulier la tempête des années 1930, sans subir de trop graves traumatismes, mais sans corriger leurs handicaps. Solidaires dans l'adversité, patrons et ouvriers ont accepté le plus souvent d'attendre des jours meilleurs, les premiers en refusant le dépôt de bilan, les autres en s'efforçant de survivre malgré les périodes de chômage ou la diminution des horaires, en cherchant dans leurs attaches rurales quelques compensations à leurs misères d'ouvriers citadins.

Tout cela n'incitait guère à l'optimisme et lors de chaque période de difficultés un certain nombre d'affaires, parmi les moins solides, étaient rayées de la carte. En 1938, G.Jorré décrivait fort bien ce processus inquiétant à propos de la métallurgie moribonde des Pyrénées ariégeoises:

> *"En 1921, la production ariégeoise de fer approchait encore de 25 000 tonnes. Mais la crise est venue: comme un grand vent soufflant sur de pauvres lumignons, elle a achevé de ruiner la presque totalité des mines et minières de la région... 9 680 tonnes de minerai de fer valant sur le carreau 545 000 francs: voilà où en est arrivée l'extraction minière ariégeoise. L'Ariège ne produit plus guère d'hommes; elle a presque cessé de produire du fer."*
>
> G.Jorré. (305)

Quelques années plus tôt, en 1933, R.Dupont avait fait le même constat pour l'industrie de la papeterie dans le Saint-Gironnais où seules résistaient à la crise les entreprises les mieux outillées et les plus solides sur le plan commercial:

> *"...les grands papetiers ont mieux résisté, soit qu'ils aient pu continuer à exécuter des contrats avantageux (papier journal), soit qu'ils aient un équipement industriel diminuant leurs prix de revient, soit enfin qu'ils aient le débouché constant de leur marque...*
>
> *La petite papeterie, figée, archaïque, languit. Elle se réveille parfois de sa torpeur mais pour y retomber bientôt; elle n'est pas dans le pas du progrès et ne peut s'y mettre faute de moyens suffisants.*
>
> *Les difficultés qui l'attendent à chacun des jours prochains l'élimineront peut-être au profit des papeteries qui ont une marque. Déjà les usines Job ont absorbé la plus ancienne des fabriques saint-gironnaises. Une*

autre papeterie à Saint-Lizier est en sommeil jusqu'au jour où quelque acquéreur la ranimera encore."

R.Dupont.(**302**)p.178.

Partout, l'objectif prioritaire semblait être la défense des positions acquises avant la première guerre mondiale. Les résultats atteints à ce moment-là ont constitué la référence la plus utilisée pendant la période de l'entre-deux-guerres.

A Castres, à côté des petites activités à l'avenir fort incertain —"industries de la terre, du bois et du fer" (R.Hubac), c'est-à-dire fabriques de tuiles, de briques, de chaux et de ciments, fabriques de meubles et ateliers de carrosserie qui, ensemble, employaient moins d'un millier de salariés dans les années 1930 —, l'industrie textile, fortement ébranlée par la guerre avait tenté de retrouver son niveau d'activité passé.

"Les articles vendus par Castres sont d'assez médiocre qualité, mais "présentent" bien... Castres n'a pas de concurrents à craindre pour les tissus vendus pour la saison d'hiver, car les bas prix consentis par les fabricants, en raison de l'infériorité de la matière première, élimine la concurrence du Nord.(...)

Mais depuis 1929, une crise grave sévit dont les causes tiennent au malaise économique général...Cependant, cette crise, quoique fort grave, n'a pas arrêté la fabrication castraise qui se défend courageusement et souvent victorieusement."

R.Hubac. (**377**) pp.158 et 162.

A Mazamet on pouvait espérer un peu plus d'audace de la part d'un patronat qui avait été toujours plus offensif (**365**). Les records atteints en 1912 pour le délainage — 57 500 tonnes de peaux lainées aux arrivages, 30 200 t de laine et 10 400t de cuirots aux expéditions — ne furent pratiquement pas dépassés pendant l'entre-deux-guerres.En 1933, on compta bien 65 000t de peaux lainées aux arrivages mais il s'agissait d'achats spéculatifs effectués par certains délaineurs souhaitant profiter de l'effondrement des cours dans l'espoir d'une reprise prochaine de l'activité (**361**). Au même moment, en effet, les expéditions de laine se réduisaient et n'atteignaient pas 25 000tonnes. La situation ne cessa de se dégrader assez rapidement jusqu'à la guerre.

Quant à la mégisserie — à la veille de la seconde guerre mondiale ont comptait une centaine d'usines à Graulhet et une quarantaine à Mazamet—, elle résista semble-t-il

un peu mieux. A la fin des années 1930, elle traitait en moyenne 24 millions de peaux par an, soit 75% de la production française, plus des deux tiers étant destinés à l'exportation. Malgré la crise, à Graulhet comme à Mazamet, l'activité s'était maintenue à un niveau sensiblement supérieur à celui des meilleures années d'avant la guerre de 1914-1918.

A Millau par contre, où la spécialisation était plus poussée, l'industrie du gant souffrit assez tôt de la fermeture des marchés étrangers, du marché des Etats-Unis en particulier: les exportations passèrent de 170 000 douzaines en 1929 à 55 500 en 1933. Assez vite,heureusement, la progression des ventes en France,grâce à la fabrication d'articles de qualité pour l'auto ou le sport , parvint à éviter un fléchissement trop long de la production: en 1929, première année pour laquelle furent établies des satistiques sérieuses, les livraisons des usines et ateliers millavois s'étaient élevées à 333 000 douzaines (**247**); après un creux assez prononcé — 284 000 douzaines en 1932— elles s'établissaient à 316 000 en 1939. Une soixantaine de fabriques employant de 2500 à 3000 ouvriers mobilisaient aussi de très nombreuses gantières à domicile. Une organisation qui, ici encore, permettait de s'adapter sans trop de dégâts aux fluctuations des ventes.

> *"Malgré la crise, la situation de l'industrie gantière millavoise est loin d'être critique. Par son organisation même, par l'émiettement de ses ateliers, par l'expérience de la main d'oeuvre, elle peut continuer d'atteindre une clientèle dont les moyens d'achat sont devenus plus parcimonieux...La crise passée, elle peut espérer garder le premier rang parmi les places françaises de la ganterie. C'est peut-être la supériorité de ces industries fixées dans de petites villes, au milieu de régions rurales, de pouvoir, aux époques difficiles, vivre au ralenti sans risquer de perdre trop de leurs facultés de production, que ce soit du côté des industriels, que ce soit du côté de la main d'oeuvre."*
>
> L.E.Courrier (**397**) . 1934. p.120.

Dans le Pays d'Olmes, où l'industrie textile faisait vivre 2 500 ouvriers en 1929, malgré un lent mouvement de concentration de la population vers Lavelanet et Laroque d'Olmes, les ouvriers-paysans dominaient également ne serait-ce que parce qu'existait un partage des tâches au sein des familles entre ceux qui travaillaient la terre et ceux qui, temporairement parfois, allaient chercher un complément de ressources en usine. Ici également,

le travail à domicile était pratique courante (**322**). Et tout cela contribuait à faire face dans d'assez bonnes conditions aux aléas de la conjoncture, même si l'appareil de production laissait à désirer.

> *"Grâce à la modernisation de son outillage, à sa spécialisation dans des articles de vente courante, le groupe textile ariégeois paraît, depuis les transformations du début du XX° siècle, être établi sur des bases solides. Malgré ces transformations, il reste assez près de ses origines rurales et artisanales... L'espoir de devenir artisan façonnier est certainement un des principaux éléments de l'attraction qu'exerce l'industrie textile sur la main d'oeuvre locale."*
>
> M.Chevalier.(**297**). pp.937-938.

Les gros établissements se prêtaient beaucoup moins à de telles adaptations. C'était très net à Pamiers et à Tarascon où la guerre de 1914-1918 avait stimulé la production de fonte et d'acier. On avait même allumé un troisième haut-fourneau à Tarascon, ce qui permit de livrer 56 000 tonnes de fonte en 1917. Comme à Decazeville, le retour à la paix remit en cause non seulement le développement mais le maintien de telles capacités de production dans des usines aussi mal situées par rapport aux grands foyers de consommation du pays. En 1927, les hauts-fourneaux ne livrèrent plus que 37000t de fonte car leurs débouchés se réduisaient progressivement au fur et à mesure que l'aciérie de Pamiers délaissait la fonte pour utiliser des ferrailles de récupération.. En effet, pour s'affranchir d'un approvisionnement en charbon difficile et coûteux et afin de profiter des ressources hydroélectriques locales, la fabrication était orientée vers la production de ferro-alliages: un premier four Héroult à l'électricité fut mis en service en 1927. Mais cette reconversion nécessitait de lourds investissements que la Société Métallurgique de l'Ariège pouvait difficilement assumer seule (**314**). Après plus de soixante ans d'existence, elle passa la main en 1930 à un groupe plus puissant, Commentry-Fourchambault-Decazeville, déjà implanté à Decazeville depuis la fin du XIX° siècle. Le processus engagé au moment où s'étaient mises en place les premières voies ferrées dans le sud-ouest se développait lentement: le grand capital accentuait son contrôle sur les quelques activités industrielles anciennes de Midi-Pyrénées qui lui paraissaient susceptibles de s'intégrer dans sa stratégie économique et géographique; il ne laissait aux bourgeoisies locales que des affaires sans envergure — textile grossier, délainage, mégisserie... — soigneusement cantonnées dans des secteurs à faible

valeur ajoutée et dont la prospérité incertaine reposait sur l'exploitation d'une main d'oeuvre abondante, docile et bon marché. De l'héritage local, le grand capital ne conservait que la fraction qui l'intéressait: les hauts-fourneaux de Tarascon furent ainsi arrêtés dès 1932, alors que l'aciérie de Pamiers, modernisée et spécialisée dans la production d'aciers fins et alliés de haute qualité, pouvait poursuivre son activité sur des bases économiques plus saines avec, comme le soulignaient ses nouveaux maîtres, *"le concours de l'ensemble des ressources techniques et commerciales de la Société Commentry-Fourchambault-Decazeville et du service des recherches scientifiques de la société dont le laboratoire central était installé à Imphy"* (**314**).

Quant aux hauts-fourneaux, on les ralluma peu avant la guerre, en 1939, avant de les fermer définitivement en 1953. Tout se passait au fond comme si la région constituait un réservoir de ressources au service de l'économie nationale et des forces du capital. Un réservoir que l'on utilisait en fonction de la conjoncture et selon des stratégies dont le contrôle lui échappait entièrement, qu'il s'agisse du recrutement de la main d'oeuvre nécessaire aux activités installées à Paris ou dans les régions du nord et de l'est, ou qu'il s'agisse de certains établissement marginaux dont on ne "mobilisait" la force d'appoint qu'aux périodes difficiles, pendant les guerres ou à l'approche des conflits armés essentiellement.

4. L'hydroélectricité et les industries nées de la première guerre mondiale.

Cette fonction assignée au sud-ouest français en général et à Midi-Pyrénées en particulier en vint progressivement à dominer la vie économique de la région. Le facteur décisif fut sans doute la guerre de 1914-1918. Jusque là, les activités locales, agricoles ou industrielles, avaient été surtout confrontées à des concurrents installés dans d'autres régions françaises ou à l'étranger et qui tentaient, souvent avec succès, d'écouler leurs productions sur tous les marchés que leur rendaient accessibles des réseaux ferroviaires de plus en plus ramifiés. Au gré des crises, on l'a vu, cette confrontation avait conduit à un partage tacite des tâches et les principales affaires industrielles de la région étaient passées aux mains de capitaux extérieurs. Mais tout cela n'avait guère modifié la répartition des activités dans l'espace régional, la concentration des ateliers dans les villes s'effectuant à l'intérieur de chaque petit pays sans remettre en cause une hiérarchie presque figée depuis le milieu du XIX° siècle. A partir des années 1914-1918, alors que le réseau ferroviaire était pratiquement achevé, les choses évoluèrent par contre assez vite. Midi-Pyrénées devint une terre d'accueil pour des industries modernes dont on avait toujours déploré le faible développement. Tous

ceux qui, depuis des décennies, avaient appelé de leurs voeux l'industrie pour combler le retard économique des régions méridionales semblaient enfin entendus. Que l'initiative vint de l'extérieur n'était pas pour les surprendre tant la preuve semblait faite depuis longtemps que les bourgeoisies locales ne pouvaient plus assumer des investissements de cette ampleur, si tant est qu'elles en aient eu autrefois les moyens. Avant la première guerre mondiale,

> *"les autres régions françaises, couramment, parlaient avec un sourire un peu méprisant de la "décadence du Sud-Ouest", pays "très en retard", incapable de produire autre chose que du blé, du maïs, de la volaille, des vins et des eaux-de-vie, terre où ne naissaient ni chefs d'industrie ni grands brasseurs d'affaires, mais seulement des juristes, des poètes, des ténors — et des joueurs de rugby — sans parler des chefs de clans politiques dont les rivalités la rongeaient comme un chancre.*
>
> *Pour être poussé au noir, le tableau n'était pas complètement faux."*
>
> G.Jorré (**214**). 1932. pp.292-293.

Alors pourquoi cet intérêt subit pour une région bien marginalisée dans l'espace économique français et en voie de dépeuplement rapide? Deux facteurs ont joué un rôle fondamental: l'abondance des ressources en hydroélectricité et la recherche de sites industriels hors de portée d'éventuelles offensives militaires allemandes.

La production d'électricité hydraulique était déjà relativement ancienne:les premières centrales avaient été installées dans les Pyrénées et à Toulouse en 1888-1889 et, à la veille de la première guerre,la production était loin d'être négligeable. Mais l'équipement des fleuves et des rivières témoignait de l'empirisme des choix d'un grand nombre de producteurs indépendants aux moyens limités. Rien à voir avec les Alpes où les besoins en électricité avaient provoqué dès cette époque des aménagements d'ensemble d'une toute autre envergure. C'est que dans la région toulousaine, la demande était fort limitée et certains producteurs pyrénéens avaient dû s'ingénier à transporter le courant fort loin de leurs centrales pour trouver des acquéreurs. En matière de transport de l'électricité, les distributeurs de la région furent à la pointe du progrès. Dès 1901,J.Estrade réussit l'exploit d'acheminer sur une centaine de kilomètres, jusqu'à Narbonne et Carcassonne, par une ligne de 20 000 volts, le courant produit à Saint-Georges, près d'Axat, dans la vallée de l'Aude. Quelques années plus tard, en 1910, la Société Pyrénéenne d'Electricité faisait encore mieux en reliant par une ligne de 55 000 volts, la nouvelle centrale d'Orlu en Ariège à la ville de Toulouse, soit

un parcours de 150 kilomètres. Mais les exploits techniques ne pouvaient masquer la situation paradoxale d'une région où l'on pouvait produire beaucoup plus d'électricité mais dont la production encore modeste ne parvenait même pas à trouver preneurs. Le fait n'était pourtant pas nouveau. Faut-il rappeler qu'en 1909 par exemple, les huit départements de Midi-Pyrénées ne consommaient que 1,1 million de tonnes de houille alors que les bassins aveyronnais et tarnais, pourtant faibles producteurs à l'échelle nationale (4,8%), en livraient tout de même 1,8 Mt. Affirmer comme on n'avait cessé de le faire, que la médiocrité des ressources énergétiques locales était à l'origine du "retard" industriel, c'était méconnaître la réalité. C'était aussi accréditer l'idée que la découverte et l'exploitation de nouvelles sources d'énergie dans la région entraîneraient nécessairement l'essor économique. Un raisonnement semblable s'était pourtant révélé sans fondement en matière de transports ferroviaires alors qu'on avait imaginé que des voies ferrées nombreuses suffiraient à rendre la prospérité aux pays toulousains. Avant la première guerre mondiale, on commençait aussi à constater que bien des espoirs fondés sur les ressources hydroélectriques ne parvenaient pas à se concrétiser.

> *"Si le développement des applications de l'électricité dans les Pyrénées a précédé celui des Alpes, il ne s'est pas continué avec la même intensité.*
>
> *La raison en est que nos montagnes n'avoisinent ni des centres industriels comme ceux de la Loire, ni une contrée populeuse et active comme celle qui commence à Lyon pour finir à Marseille et engloba les deux villes les plus importantes de France après Paris".*
>
> P.Juppont (246). 1910. p.295.

Une explication que reprit à son compte, quelques années plus tard, le géographe G.Jorré:

> *"Le Sud-Ouest n'avait presque pas d'industrie; ses besoins modestes en force motrice n'incitaient pas à un aménagement rapide de la chaîne. Eussent-ils été plus grands, cet aménagement n'en aurait pas moins exigé de gros capitaux; ceux-ci ne se trouvaient pas en Aquitaine, pays de vie facile mais de gains médiocres...*
>
> *Enfin, rares étaient dans le Sud-Ouest les voix qui réclamaient avec énergie l'exploitation de la houille blanche pyrénéenne. Peu ou point d'usines à actionner, pas d'argent, pas d'"animateurs": on conçoit que jusqu'à la grande guerre, l'oeuvre ait progressé avec une lenteur désespérante.*

Au total, l'aménagement de la chaîne était en retard de quinze à vingt ans sur celui des Alpes françaises. L'évidente timidité des initiatives locales laissait le champ libre à d'autres."

G.Jorré. (**214**) p.296.

Avant la première guerre mondiale, le premier objectif des nombreux petits producteurs d'hydroélectricité était de vendre leur production aux particuliers pour des usages domestiques et d'obtenir des municipalités la décision de développer l'éclairage public dans les villes et les bourgs. Toulouse fut ainsi l'une des premières parmi les grandes villes françaises à bénéficier d'un réseau de distribution assez complet. La Société toulousaine d'Electricité, devenue Société toulousaine du Bazacle, qui produisait de l'électricité hydraulique dans son usine des Sept-Deniers depuis 1888, avait obtenu en 1891 et 1893 l'adjudication de trois réseaux qui alimentaient 210 lampes à arc réparties dans les principales artères de la cité. En 1910, beaucoup d'autres centres urbains, parfois fort modestes,avaient suivi cet exemple et les municipalités avaient pris en charge directement ou confié à des sociétés privées la distribution du courant électrique pour l'éclairage public et les besoins domestiques. Au même moment, certains industriels commençaient à s'équiper avec de nouvelles machines afin d'utiliser la nouvelle source d'énergie, plus souple, abondante et, semble-t-il, moins chère que le charbon nécessaire aux moteurs thermiques.Ce fut en particulier le cas de la Société Métallurgique de l'Ariège à Pamiers: pour compléter des approvisionnements en charbon coûteux et difficiles, elle installa sa propre centrale électrique sur l'Ariège, à las Rives, dix kilomètres en amont de l'usine. Pour les mêmes raisons, on l'a vu, la Compagnie des Chemins de fer du Midi s'intéressa très tôt aux possibilités de l'hydroélectricit dont elle put tester l'efficacité en 1910-1911 lors de la mise en service de sa première ligne électrifiée, entre Villefranche-sur-Têt et Montlouis. Un vaste programme d'électrification commençait à se dessiner avant la guerre et la Compagnie avait commencé la construction de nouvelles centrales plus puissantes que celles de Lacassagne et de Fontpédrouse sur la Têt: son choix s'était porté sur les sites d'Eget en vallée d'Aure, et de Soulom, où elle envisageait de turbiner les eaux des gaves de Pau et de Cauterets.

A côté de ces rares utilisateurs d'électricité qui s'efforçaient surtout de s'affranchir des approvisionnements en charbon dans des zones éloignées des bassins houillers ou difficiles d'accès, fort peu nombreux étaient les activités nouvelles attirées par l'exploitation des ressources hydroélectriques. La vague d'industrialisation que connaissaient les Alpes à la même époque ne se manifestait guère dans les Pyrénées ou sur leurs marges (Cf. G.Veyret.L'industrie dans les Alpes françaises. Arthaud. 1948). En Ariège, elle se limitait à une usine d'aluminium installée en 1908 à Auzat, près de Tarascon, dans la vallée du Vicdessos —

1 300 tonnes en 1913 — et à une fabrique de carbure de calcium, au Castelet, en aval d'Ax-les-Thermes. On notait également quelques timides essais d'industries nouvelles dans les Pyrénées centrales. En vallée d'Aure par exemple, la société Aluminium du Sud-Ouest avait projeté de construire une usine d'aluminium à Beyrède afin d'utiliser les possibilités hydroélectriques de la gorge qui fermait à l'aval le bassin d'Arreau. Mais, *"les débuts furent très difficiles, techniquement et financièrement, au point qu'il n'y eut vraiment d'aluminium en ces lieux que dans le nom de la Société et que celle-ci ne fut au début qu'une vendeuse de courant électrique"* (**300**, p. 383).

Tout cela était on le voit fort limité et semblait bien précaire. Plutôt attirés par les ressources hydroélectriques des Alpes du Nord, les détenteurs de capitaux négligeaient celles des Pyrénées trop éloignées des grands centres d'activités du pays. Or, c'est précisément ce handicap de la situation géographique qui s'est révélé un atout à partir de 1914. Pour soutenir l'immense effort de mobilisation économique de l'arrière pendant le conflit, le Midi toulousain possédait deux avantages : son éloignement des frontières allemandes — et italiennes —, et l'abondance des ressources hydroélectriques encore peu exploitées. L'hydroélectricité seule n'avait pas suffi à provoquer l'industrialisation, la guerre et les besoins de la Défense nationale allaient y contribuer de façon décisive.

Le phénomène s'était déjà produit en 1870-1871 mais il avait eu des effets beaucoup plus limités. Tarbes avait alors été choisie pour accueillir un arsenal militaire destiné à produire des canons, et une usine de douillerie s'était installée à Castelsarrasin. Le premier était resté en activité après la fin des hostilités; l'autre très isolé dans un environnement rural, mais bien situé entre voie ferrée et canal, était passé sous le contrôle de la Compagnie Française des Métaux en 1892 et fabriquait des pièces variées en cuivre et en laiton. Lors de la première guerre mondiale, les causes qui avaient présidé à leur création leur donnèrent un regain d'activité et ils reçurent d'importantes commandes militaires dès 1914. L'arsenal de Tarbes connut alors son apogée, employant jusqu'à 16 000 ouvriers, et l'usine de Castelsarrasin se spécialisa dans la fabrication des bandes à cartouches et des douilles d'obus, assurant également la frappe des pièces d'argent de 1 et 2 francs.

A Toulouse, la Poudrerie nationale et l'atelier de fabrication de l'arsenal — la Cartoucherie — furent dans l'obligation de recruter une abondante main d'oeuvre et de créer de nouveaux ateliers pour faire face aux besoins du front. Mais au fur et à mesure que les opérations militaires s'enlisaient, la guerre de position succédant à la guerre de mouvement, le ravitaillement des armées en munitions, gaz de combat et matériels offensifs entraîna la mobilisation de presque tous les autres établissements industriels civils de la région, sommés de réorienter leurs

productions en fonction des impératifs de la Défense nationale, qu'il s'agît des usines métallurgiques (Decazeville, Pamiers, le Saut-du-Tran, Viviez) ou de modestes ateliers textiles à Castres ou Lavelanet. Mais cela se révéla encore insuffisant et l'on entreprit assez vite de créer de nouveaux établissements, l'initiative venant selon les cas des pouvoirs publics ou d'industriels de la France du nord et de l'est qui ne pouvaient poursuivre ou développer leurs activités dans des régions envahies ou menacées. L'attention se porta tout naturellement vers les sites où abondait l'énergie hydroélectrique. Certaines centrales déjà en service furent réquisitionnées et d'autres projetées avant guerre virent leur construction accélérée.

Dans l'Ariège, l'usine d'aluminium d'Auzat passa dès 1914 sous le contrôle de Péchiney qui en accrut la capacité. En vallée d'Aure, l'industrie qui avait marqué le pas jusque là prit également son essor avec la fabrication du corindon à Beyrède, près de Sarrancolin, l'électro-chimie devenant ainsi l'activité principale de l'"Aluminium du Sud-Ouest". Dans la vallée du gave de Pau, à Pierrefitte-Nestalas, près de la chute de Soulom qu'aménageait la Compagnie des Chemins de fer du Midi, fut installée une usine d'explosifs, tout comme à Marignac où la Compagnie d'Electricité Industrielle fondée par F.Gros, profita de l'énergie électrique fournie par les centrales turbinant les eaux des Pique en attendant d'utiliser les lacs d'altitude voisins. Mais l'usine électrochimique fut établie au confluent de la Garonne et de la Pique, relativement loins des hydrocentrales car la municipalité de Bagnères-de-Luchon craignait que sa proximité ne compromette le développement touristique né autour des sources thermales.

Les sites industriels très proches des centrales électriques offraient certes bien des avantages mais ils présentaient souvent l'inconvénient d'être d'accès difficile, particulièrement en hiver. Or, l'essentiel des matières premières venait de l'extérieur et la quasi-totalité de la production était destinée aux armées cantonnées à l'autre extrémité du pays. On ne pouvait donc envisager de créer des usines très éloignées des voies ferrées. Le réseau de transport mis en place au cours du demi-siècle précédent orienta donc les choix et le chemin de fer dont on avait attendu en vain jusque là qu'il apporte la prospérité, devint un atout décisif pour les vallées pyrénéennes qui en étaient pourvues. Beaucoup plus que les ressources hydroélectriques relativement bien distribuées dans l'ensemble de la chaîne pyrénéenne, c'est ainsi le tracé des voies ferrées qui joua le rôle primordial. On comprend mieux pourquoi Marignac, Sarrancolin ou Pierrefitte-Nestalas furent retenus pour l'implantation de nouvelles usines: ils bénéficiaient de bonne liaisons avec la grande voie ferrée Toulouse-Bayonne, grâce aux embranchements Montréjeau-Luchon, Lannemezan-Arreau et Lourdes-Pierrefitte, respectivement ouverts à l'exploitation en 1873, 1897 et 1871.

Par rapport au début du siècle, la technique de transport

de l'électricité avait fait de grands progrès et le réseau de distribution déjà en place au moment de la guerre permettait d'utiliser des quantités importantes de courant électrique dans l'avant-pays, sans subir les inconvénients d'une localisation intra-montagnarde. C'est sur le piémont, à l'endroit où convergeaient les lignes électriques issues des Pyrénées centrales, c'est à dire entre Montréjeau et Trabes, que se trouvaient les conditions optimales car la grande voie ferrée Toulouse-Bayonne assurait des relations faciles, par Toulouse ou par Bordeaux, avec les autres régions françaises et permettait de recevoir ou d'expédier des marchandises par voie maritime via les ports de Bayonne ou de Bordeaux. Lannemezan, petite bourgade de 1 900 habitants en 1911, offrait par exemple d'intéressantes possibilités: en bordure de la voie ferrée — la gare n'avait qu'un modeste trafic de 30 000 tonnes en 1911 —, elle était dotée de l'éclairage électrique public depuis 1892 et pouvait recevoir facilement le courant produit en vallée d'Aure. C'est d'ailleurs là qu'un peu plus tard sera installé le grand centre d'interconnexion des lignes électriques pyrénéennes et des lignes distribuant le courant dans une grande partie du sud-ouest français. De tels avantages ne pouvaient manquer de retenir l'attention.

Soucieux de s'affranchir des livraisons chiliennes de nitrates naturels pour la frabrication d'explosifs, le Service des Poudres lança dès le début de la guerre un vaste programme de sept usines destinées à frabriquer de l'ammoniaque afin d'obtenir des nitrates artificiels. Le procédé demandant d'énormes quantités d'électricité, on rechercha le voisinage des centrales hydrauliques et Lannemezan fut l'un des sites retenus (**300**). Mais l'usine n'était pas encore opérationnelle à la fin de la guerre et le Service des Poudres décida de la vendre, en 1920.

Partout, dans le contexte économique né de la guerre, l'association de l'hydroélectricité et de la voie ferrée se révélait féconde et les nouveaux établissements industriels étaient immédiatement pourvus d'embranchements particuliers. Mais la vague d'industrialisation ne se limita pas à quelques sites privilégiés proches des Pyrénées. Toulouse en bébéficia aussi car la ville possédait une abondante main d'oeuvre et jouissait à l'évidence de la meilleure desserte ferroviaire de la région. Le charbon de Carmaux et de l'Aveyron y parvenait facilement de même que l'électricité pyrénéenne. Dès le début de la guerre, on l'a vu, la poudrerie et l'atelier de fabrication de l'arsenal y furent dotés de nouveaux moyens et, à la demande de l'autorité militaire la société concessionnaire des transports urbains dut même créer pour leur desserte deux lignes spécifiques de tramways afin de faciliter les déplacements quotidiens des quelques 30 000 personnes qui y travaillaient au moment où l'activité y fut la plus intense.

En 1917, l'intervention de plus en plus fréquente des avions sur le théâtre des opérations militaires posa aux ministères concernés le problème de leur fabrication en grandes séries. En ce domaine, tout était à inventer, ou presque, pour passer d'une production encore très artisanale à des méthodes industrielles. Le Sud-Ouest français avait l'avantage d'être situé loin du front et semblait tout indiqué pour accueillir les centres de fabrication, mais seules quelques grandes villes possédaient une main d'oeuvre assez nombreuse et suffisamment qualifiée pour répondre aux besoins d'une activité aussi complexe. L'attention se porta donc sur Toulouse.

Originaire de Bagnères-de-Bigorre où sa famille possédait des ateliers de menuiserie et de constructions mécaniques, l'ingénieur Pierre Latécoère avait entrepris de créer dans cette ville, dans le quartier du Pont-des-Demoiselles, un atelier pour la production de munitions, puis, en banlieue, au lieu dit Montaudran, une usine de chaudronnerie travaillant pour la Défense nationale. En 1917, il obtint du Ministère de l'Air une grosse commande pour la fabrication de 1000 cellules d'avions Salmson, dont le constructeur s'était replié à Bordeaux au début de la guerre. Aménagée en un temps record à Montaudran, l'usine était en activité au début de l'année 1918 et livrait déjà six avions par jour à la veille de l'armistice (**255**). L'industrie aéronautique toulousaine venait de naître, mais bien rares étaient à l'époque ceux qui pouvaient imaginer le rôle qu'elle devait jouer dans le développement ultérieur de la ville.

Dès la fin de l'année 1918, comme pour tous les établissements de la région qui travaillaient presque exclusivement en fonction des commandes militaires, se posèrent en effet d'épineux problèmes de reconversion. Il furent ardus, on l'a vu, dans des usines anciennement implantées et qui devaient renouer avec des productions civiles (Pamiers, Decazeville...); ils faisaient planer une grave menace sur tous les établissements nés de la guerre et qui ne possédaient aucune tradition industrielle ou commerciale pour s'imposer sur un marché concurrentiel.

Contrairement à ce que l'on pouvait redouter, l'impulsion économique donnée par la guerre fut relayée en partie par des initiatives publiques ou privées extérieures à la région. De même que La Viscose utilisa près d'Albi les bâtiments aménagés pour la fabrication de gaz de combat, la Société des Produits Azotés prit en charge l'usine de Lannemezan afin d'y produire des engrais. Et il en fut de même à Pierrefitte-Nestalas où après bien des hésitations, c'est aussi la fabrication d'engrais qui sauva l'établissement spécialisé dans l'électro-chimie, rattaché en 1928-1929 à la Société des Phosphates tunisiens. A Beyrède-Sarrancolin, l'"Aluminium du Sud-Ouest" se lança de son côté dans la production d'abrasifs, et à Marignac, la C.E.I. poursuivit son activité en la diversifiant, et bénéficia, à partir de 1918-1919, d'un approvisionnement

plus régulier en électricité car la nouvelle centrale d'Oô, dotée d'une réserve lacustre, corrigeait le fonctionnement saisonnier des deux premières usines hydroélectriques installées sur la Pique supérieure et sur la Pique inférieure(**291**).

A Toulouse, la reconversion des industries de guerre prit une tout autre ampleur car elle concernait plusieurs milliers d'ouvriers et conditionnait par là l'avenir de la ville. En 1917 par exemple, la seule poudrerie avait donné du travail à 26 600 personnes, dont 4 200 femmes (**176**).Les pouvoirs publics ne pouvaient se désintéresser de la grave crise de l'emploi provoquée par la réduction de l'activité dans les établissements qu'ils contrôlaient directement. La création de l'ONIA — Office National Industriel de l'Azote— fut une occasion d'en atténuer un peu les effets.

Le traité de Versailles avait donné à la France le droit d'utiliser les brevets allemands Haber pour la fabrication de l'ammoniaque synthétique. Après de longues tractations, le secteur privé refusa d'en assurer l'exploitation industrielle et le gouvernement fut contraint d'en charger un office créé dans ce but par une loi de 1924: l'ONIA. Toulouse qui disposait d'une abondante main d'oeuvre sous-employée et de nombreuses installations industrielles désaffectées créées pour les besoins de la Poudrerie pendant la guerre, fut alors choisie pour accueillir la première usine française de cette société qui, malgré son origine étatique, jouissait d'une large autonomie financière et ne bénéficiait d'aucun privilège particulier. Bien desservi par la voie ferrée Toulouse-Bayonne, le site choisi, au bord de la Garonne, en amont de la ville, présentait bien des avantages. Cette usine destinée à produire des engrais pouvait en effet, si cela s'avérait nécessaire, s'orienter vers la fabrication d'explosifs. Son éloignement des frontières du nord et de l'est la mettrait alors à l'abri des attaques aréiennes ennemies. En temps de paix, au contraire, les distances qui la séparaient des régions fortes consommatrices d'engrais étaient plutôt un handicap mais l'on espérait le compenser par un approvisionnement plus facile et meilleur marché en énergie électrique (**284**). Les installations réalisées en 1925-1926 commencèrent à fonctionner en 1927 et,assez vite, le choix de Toulouse se révéla plutôt satisfaisant.

> *" Par la suite, la volonté de réussir dont tout le personnel était animé, trouva en quelque sorte sa récompense dans la transformation des handicaps en chances. La consommation croissante des engrais dans le Sud-Ouest, le remplacement du coke, autrefois indispensable, par des procédés nouveaux de production d'hydrogène...furent des faits nouveaux qui contribuèrent à diminuer l'importance de l'obstacle des distances, celles-ci pouvant être*

notablement réduites. Il en résulta une diminution des prix de revient des produits fabriqués."

A.Taillefer.(284)

En 1930 l'usine livrait déjà près de 100 000 tonnes d'engrais et malgré deux fortes baisses d'activité en 1931 et en 1935-1936, la tendance à une croissance soutenue se confirma jusqu'à la seconde guerre mondiale: entre 1937 et 1940, la production d'engrais se maintint constamment au-dessus de 200 000 tonnes. En 1933, avec un effectif de 2 164 personnes, l'usine de l'ONIA était le premier établissement toulousain donnant à une ville terrienne où dominaient les activités tertiaires un petit air industriel. Une autre usine, de taille beaucoup plus modeste, appartenant à Saint-Gobain, s'était elle aussi reconvertie dans la fabrication des engrais après avoir travaillé pour la défense nationale. Installée au nord de la ville, entre voie ferrée et canal latéral, elle était également fort bien placée pour écouler sa production dans une grande partie du Sud-Ouest et pouvait compenser la faible consommation d'engrais de l'agriculture régionale par un marché assez étendu que lui ouvrait un bon réseau de transport centré sur Toulouse.

Pour l'industrie aéronautique, le passage des fabrication militaires à une production civile était beaucoup plus délicat car le marché de l'aviation civile n'existait pratiquement pas. La survie des entreprises concernées passait donc par le développement de ce marché encore très étroit dont elles s'efforcèrent de montrer toutes les possibilités. Prouver que l'avion pouvait transporter le courrier rapidement et sur de longues distances avec une régularité sans défaillance, telle fut l'une des missions assignée par Latécoère à l'équipe des pionniers de l'Aéropostale dont les exploits sont aujourd'hui bien connus mais dont on ignore souvent les causes économiques. Tout cela exigeait certes de grandes qualités humaines mais aussi beaucoup de capitaux. Dès 1922, Latécoère fut obligé de se défaire de certaines activités — usine de Bagnères-de-Bigorre, fabrique de wagons à Toulouse — puis, en 1927, de s'associer avec le groupe parisien Bouilloux-Laffont. A l'issue de cette restructuration, l'exploitation des lignes aériennes et les ateliers de construction connurent une évolution divergente: la première releva d'abord de la Compagnie Générale Aéropostale avant d'être incorporée dans Air France, les autres restèrent sous l'autorité de Latécoère pour former la SILAT — Société Industrielle des Avions Latécoère — qui employait 850 personnes à Toulouse en 1936.

Créée en 1920 à l'initiative d'une ancien ingénieur de Latécoère, E.Dewoitine, une autre société de construction

aéronautique connut également bien des déboires avant que l'avion ne s'impose sur le marché civil. En 1923, cette entreprise n'employait que 130 personnes dans son usine du quartier des Minimes à Toulouse et, en 1927, la réduction des commandes militaires entraîna sa mise en liquidation. Reconstituée peu après sous le nom de "Société Aéronautique française", elle reprit son activité à Toulouse en 1930, tentant alors, avec des fortunes diverses, de s'imposer sur un marché fort disputé, mais le sort des 650 salariés qu'elle employait en 1934 était toujours tributaire de la répartition des commandes publiques entre les différents constructeurs français.

On le voit donc, partout, la reconversion des industries implantées pendant la guerre dans la région Midi-Pyrénées s'avérait fort délicate. Mais la preuve avait été faite que le Sud-Ouest français possédait des atouts favorables à l'industrialisation et que son "retard" économique n'avait rien d'une fatalité. Certaines personnalités pensèrent alors qu'il fallait poursuivre dans la voie ainsi ouverte, jouer la carte de l'industrie, afin de ne pas retomber dans les ornières du passé. Mais force est de constater (cf. 4°partie, III) que de telles perspectives rencontraient au mieux une indifférence polie auprès des bourgeoisies locales incapables d'assumer les investissements nécessaires ou inquiètes des nouveaux rapports de forces socio-politiques qui pourraient naître d'un développement économique de la région contrôlé de l'extérieur. On ne peut donc s'étonner de ne trouver en première ligne de ce combat moderniste à l'issue incertaine que des hommes étrangers aux classes dirigeantes des pays toulousains, qu'il s'agisse d'H.Lagardelle,de J.R. Paul ou de techniciens — de cadres dirait-on aujourd'hui— qui refusaient le jeu suicidaire traditionnel des notables.

5.A la recherche d'un développement économique fondé sur la valorisation des ressources de la région.(1920-1940).

La guerre avait montré tout l'intérêt de l'association électricité-desserte ferroviaire efficace. Cela confirmait les intuitions de J.R.Paul, directeur de l'exploitation à la Compagnie des Chemins de fer du Midi et fervent défenseur de l'électrification car il espérait qu'une bonne utilisation des ressources hydro-électriques régionales permettrait d'améliorer non seulement les performances des transports ferroviaires mais , en favorisant l'industrialisation, apporterait aussi un surcroît de trafic au réseau du Midi dont le rendement économique avait toujours été jugé insuffisant. Il fallait donc ne pas relâcher l'effort entrepris pendant la guerre et tout mettre en oeuvre pour y associer des intérêts privés qui prendraient la relève des pouvoirs publics dès que le retour à la paix conduirait ces derniers à réduire leurs interventions dans le domaine économique. La Compagnie du Midi prit la tête

d'une véritable croisade et se lança dans un vaste programme d'électrification avec l'espoir d'entraîner à sa suite d'autres entrepreneurs.Directement ou par l'intermédiaire de filiales, elle se dota de neuf centrales hydroélectriques dont le courant alimentait d'abord ses lignes électrifiées, c'est-à-dire, dans un premier temps, Toulouse-Bayonne et ses embranchements pyrénéens, Toulouse-Foix-La-Tour-de-Carol, et Bordeaux-Irun. Pour mener à bien cet ambitieux programme, fort discuté car il représentait un risque financier non négligeable, elle fit appel à de nombreux fournisseurs de matériels et l'ampleur des commandes fut à l'origine de nouvelles activités industrielles dans la région. Si d'anciens établissements — Soulé à Bagnères-de-Bigorre— en profitèrent pour se spécialiser dans la fabrication d'appareillages électriques, d'autres furent créés ex-nihilo, souvent après une intervention de la Compagnie du Midi. Virent ainsi le jour, en 1921, la Société des Constructions électriques de France à Tarbes, qui fusionna avec l'Alsthom en 1928, et l'usine d'électro-céramique de Bazet, près de Tarbes également, d'abord propriété de la Compagnie Générale d'Electricité mécanique, puis associée à une porcelainerie que la firme Thomson-Houston possédait à Limoges. L'essor de l'agglomération de Tarbes symbolisa le succès de l'association bénéfique du rail et de l'électricité. Fort bien située sur le réseau ferroviaire, facilement reliée à Toulouse, Bordeaux et Bayonne, ainsi qu'aux principales vallées des Pyrénées centrales, pendant l'entre-deux-guerres la ville devint le second centre urbain de Midi-Pyrénées, après Toulouse, s'imposant de plus en plus comme une petite capitale au sein d'un département où l'industrialisation tardive mit fin, après 1921, à 70 ans de déclin démographique qui lui avaient ôté le quart de ses effectifs humains.

Tel ne fut pas le cas pour l'Ariège où la dépopulation se poursuivit après la première guerre. C'est qu'ici, malgré les ressources hydroélectriques, l'industrialisation marqua le pas. Certes, Péchiney déjà propriétaire de l'usine d'aluminium d'Auzat entreprit d'en créer une autre de plus grande capacité: en 1928-1930, entra en service l'usine de Sabart, près de Tarascon, beaucoup mieux située,et aussitôt reliée par un embranchement ferroviaire particulier à la voie ferrée Toulouse-La Tour de Carol. Mais les trop rares créations de ce type ne pouvaient compenser la réduction de l'activité qui affectait au même moment d'autres secteurs industriels, comme la transformation des métaux ferreux.

Le vieux contraste plus que séculaire entre le "coeur" essentiellement agricole de Midi-Pyrénées que dominaient des villes peu actives, à l'exception de Toulouse, et des "marges" plus ingrates jalonnées de petits centres industriels s'était donc accentué depuis le début du siècle. Longtemps défavorisée par rapport à la bordure occidentale du Massif central, où se trouvaient les bassins houillers, la zone pyrénéenne avait bénéficié de nombreuses implantations industrielles, en particulier dans le secteur de Tarbes, le moins bien pourvu auparavant. Mais à la différence du

XIX° siècle, ce contraste ne s'expliquait plus par l'attitude de bourgeoisies locales inégalement sollicitées par les placements fonciers et qui n'avaient joué la carte de l'industrie que dans les zones où le rendement des domaines agricoles semblait trop insuffisant. L'initiative venait désormais de l'extérieur, de la puissance publique ou de groupes industriels d'envergure nationale. Longtemps vécu comme un handicap majeur malgré les progrès des relations ferroviaires, la position excentrique du Midi toulousain dans l'espace français s'était révélé un atout pendant le premier conflit mondial et deux facteurs avaient alors joué un rôle déterminant pour fixer de nouvelles industries: les ressources hydroélectriques et la qualité des dessertes par chemins de fer. Pendant l'entre-deux-guerres, la vie économique de la région et l'organisation de l'espace qu'elle induisait évoluèrent de plus plus en fonction de la stratégie de quelques grandes sociétés aux ramifications multiples qui avaient acquis le contrôle des principales industries anciennement implantées ou qui avaient présidé à l'implantation d'un certain nombre de grands établissements nouveaux pendant la guerre et dans les années qui suivirent. La nécessaire reconversion vers des productions civiles après 1918 entraîna d'ailleurs un jeu complexe qui fit changer de mains bon nombre de ces établissements à la suite de décisions prises dans leurs état-majors parisiens. Le bilan régional de ces restructurations fut sans doute moins grave qu'on ne pouvait le craindre et, en fin de compte, les vieux foyers industriels de Midi-Pyrénées (Carmaux,Decazeville) en souffrirent beaucoup plus que les zones plus récemment touchées par l'industrie, près de Tarbes en particulier.

S'il avait fallu les circonstances exceptionnelles de la guerre pour que les ressources hydroélectriques de la région attirent des industries nouvelles, les nombreuses centrales qui furent alors construites et la volonté de la Compagnie des Chemins de fer du Midi de ne pas relâcher l'effort d'équipement des chutes pyrénéennes après 1920 contribuèrent sans doute à maintenir l'activité de la majorité des usines une fois la paix revenue. On aurait tort de croire cependant que la demande régionale était à la mesure de la production: en 1927, les centrales installées dans les huit départements de l'actuelle région Midi-Pyrénées livraient 803 millions de kWh, dont 89% d'origine hydraulique, alors que la consommation n'atteignait pas 600 millions de kWh. L'équipement en forces motrices y était pourtant aussi correct que dans le reste du pays (Statistique des forces motrices en 1926. Paris. Imprimerie Nationale,1931.238p). Pour les seules industries de transformation, 14,7% des établissements dans lesquels travaillaient 60,7% des salariés, étaient dotés de forces motrices,les moteurs électriques constituant 31% de la puissance installée totale. Pour la France entière, au même moment,les pourcentages étaient très voisins: 17,7% des établissements occupant 64,8% des salariés disposaient

d'une force motrice. Mais avec seulement 2,4% des salariés de l'industrie, Midi-Pyrénées possédait 5,5% de la puissance des moteurs électriques et 4,7% de la puissance installée totale de tous les établissements industriels du pays. Par rapport à 1906, la progression avait été rapide: tous établissements confondus — agriculture, industrie, commerces— la puissance des moteurs en service dans la région avait augmenté de 484% alors que la moyenne nationale s'établissait à 320% seulement — Alsace-Lorraine exclues en 1926—.

L'inégal développement des forces motrices au sein de Midi-Pyrénées traduisait parfaitement les nouvelles tendances de la répartition des activités industrielles. L'Aveyron, le Tarn, l'Ariège et les Hautes-Pyrénées,qui concentraient déjà 63% de la puissance installée en 1906, avaient encore renforcé leur suprématie intervenant pour 71% en 1926. Ils s'opposaient de plus en plus aux départements essentiellement agricoles — Lot, Tarn-et-Garonne et Gers — qui n'en possédaient plus que 7,4% au lieu de 17,3%. Un rééquilibrage n'en apparaissait pas moins entre les départements de la bordure occidentale du Massif central — Tarn et Aveyron —, dont la part avait diminué, passant de 38,3% à 26,1%, et les départements pyrénéens — Ariège et Hautes-Pyrénées— qui, grâce à la houille blanche, les avaient largement dépassés: à eux deux, en 1926, ils comptaient 45% de la puissance des forces motrices au lieu de 24,4% vingt ans auparavant, la progression des Hautes-Pyrénées ayant été fulgurante. Et il faudrait encore augmenter ces chiffres si l'on pouvait distinguer dans la puissance installée en Haute-Garonne la part qui revenait à la partie pyrénéenne de ce département et celle de Toulouse.

Départements	1906	%	1926	%	1906-1926
Ariège	14 730	14,2	102 730	17,0	+597%
Aveyron	18 156	17,5	51 917	8,6	+185,9%
Haute-Garonne	20 356	19,7	130 376	21,6	+540,4%
Gers	4 340	4,2	12 568	2,1	+189%
Lot	5 837	5,6	16 170	2,7	+177%
Hautes-Pyrénées	10 842	10,5	169 365	28,0	+1462,1%
Tarn	21 589	20,8	105 580	17,5	+389%
Tarn-et-Garonne	7 724	7,5	15 749	2,6	+103,9%
MIDI-PYRENEES	103 574	100	604 455	100	+483,6%
FRANCE	2 668 008		11 196 827* 12 393 009		+319,7%

* Sans l'Alsace-Lorraine

Tableau n° 32 . Les forces motrices dans la région Midi-Pyrénées en 1906 et 1926. Puissance installée dans l'ensemble des établissements, en milliers de kWh.

Source. Statistique des forces motrices en 1926. Imprimerie Nationale. Paris, 1931.

La distorsion entre production et consommation d'électricité ne peut donc être imputée à un quelconque retard de l'équipement des industries régionales en forces motrices. Malgré les nouvelles implantation d'usines pendant les années de guerre, c'est essentiellement la médiocrité de la vie industrielle qui entravait la poursuite de l'équipement des fleuves et des rivières, et la crise économique des années 1930 ne fit qu'aggraver cette situation. En 1933, la production d'électricité de Midi-Pyrénées atteignait 1 375 millions de kWh — dont 96,5% d'origine hydraulique —, soit une progression de 71% par rapport à 1927, alors que la consommation n'avait augmenté que de 60% et n'en absorbait plus que les deux-tiers. La construction de nouvelles centrales passait donc par l'extension des réseaux de distribution vers d'autres régions.

Très tôt, on l'a noté, les producteurs pyrénéens d'électricité hydraulique s'étaient efforcés de trouver des clients assez loin de leurs centrales. Mais beaucoup d'entre eux ne disposaient que de quantités limitées de courant et ils ne pouvaient envisager de financer, seuls, un réseau de distribution important. Dans un pays où l'individualisme avait toujours triomphé, la coopération s'était imposée comme une ardente nécessité. La Compagnie des Chemins de fer du Midi en prit l'initiative, proposant d'étendre son réseau de distribution d'électricite afin d'alimenter non seulement ses voies ferrées mais l'ensemble de la région.

> *" Les installations à établir n'étaient plus uniquement faites pour le chemin de fer... elles constituaient un réseau général de distribution...Mis à la disposition de tiers producteurs d'électricité, ce réseau devait permettre de distribuer le courant dans toutes ses mailles; l'électrification des lignes ferrées dotait ainsi les régions qu'elles traversaient de moyens de transport de l'énergie électrique, et rendait possible une large utilisation de l'électricité."*
>
> J.R.Paul. (**214**). Sud-Ouest économique. n°171. Février 1928.

Naquit ainsi, en 1923, l'UPEPO — Union des Producteurs d'Electricité des Pyrénées Occidentales— , qui regroupa progressivement de nombreux producteurs délectricité capables de livrer, dès 1931, 1 120 millions de kWh, soit près de 7% de la production nationale.

> *"L'économie aquitaine et plus encore l'économie pyrénéenne semblent avoir été conçues sous le signe du particularisme. Les efforts y sont individuels, les collectivités y sont locales; c'est la vie de vallée qui triomphe et presque toutes les tentatives pour dépasser ce stade ont échoué...Un esprit incorrigiblement individualiste a paralysé jusqu'à ce jour presque tous les efforts*

tentés en vue de la rénovation économique de la région toulousaine. Il est pourtant un domaine ou ce pays attardé a pris résolument la tête du progrès et se classe avant toute autre province française: la distribution de l'énergie électrique...

Le profit le plus remarquable qu'ait valu à la région l'électrification du réseau du Midi est peut-être dans l'apparition chez les producteurs et les consommateurs d'électricité d'un esprit nouveau: esprit de coopération et d'association situé aux antipodes du traditionnel particularisme aquitain...Ici pas de traditions néfastes à respecter: on pouvait rompre hardiment avec les errements obstinés de la race."

G.Jorré.(**214**). pp.293-2946-301.

Pour trouver une clientèle suffisante intéressée par leur courant électrique, les membres de l'UPEPO ne cessèrent d'étendre leur réseau de distribution dans tout le Sud-Ouest, lançant même quelques antennes au-delà, vers le Massif central et le Languedoc. A leurs côtés, la Société Pyrénéenne d'Electricité qui avait donné l'exemple en matière de distribution lointaine de l'électricité pyrénéenne conservait son propre réseau qui, vers 1930, écoulait quelques 100 millions de kWh sur une production annuelle de 140 millions, s'adressant essentiellement aux communes et aux particuliers pour les besoins de l'éclairage.

Tout cela ne pouvait faire oublier la médiocrité de la consommation régionale, surtout si l'on excluait les achats de la seule Compagnie du Midi. Qu'il y ait eu un manque d'agressivité commerciale de la part des producteurs et des réticences chez les consommateurs, on l'admet volontiers avec G.Jorré ou H.Lagardelle qui le déploraient avec véhémence:

"En l'absence d'une propagande alléchante et rationnellement organisée, le public ne sait pas assez quels miracles il peut attendre de l'électricité...Nourri de préjugés exaspérants ou d'illusions désarmantes...il se méfie...et souvent il s'abstient d'acheter... Dans trop de cas, producteurs et consommateurs s'ignorent."

G.Jorré. Id. p.328.

"Le Congrès de l'Aménagement des Forces hydrauliques du Sud-Ouest, réuni à Bordeaux en 1922, avait déjà signalé ce paradoxe de l'inutilisation de la production totale des Pyrénées...Le Congrès tenu à Paris en 1928 par l'Union internationale des Producteurs et Distributeurs d'Energie électrique a donné

sur l'éducation nécessaire de la consommation, des conseils d'un rare sens pratique et dont les Secteurs du Sud-Ouest feraient leur utile profit.

Ce n'est pas que les consommateurs eux-mêms n'aient tenté en ce sens quelques manifestations partielles...Mais les producteurs d'électricité, comme s'ils redoutaient un élargissement précipité de la consommation, n'y prêtèrent qu'une attention distraite.

Les grandes démonstrations des conquêtes de l'électricité restent encore à organiser dans la région toulousaine. La carence d'institutions régionales se fait plus gravement sentir dans le domaine presque illimité des applications de l'énergie."

H.Lagardelle (**219**) pp.116-117.

Mais le handicap majeur était la faiblesse du développement des forces productives dans la région. Dans le contexte économique exceptionnel de la guerre 1914-1918, l'hydroélectricité avait attiré des industries nouvelles près des Pyrénées et à Toulouse. Une fois la paix revenue, l'abondance des ressources énergétiques n'avait pas suffi à susciter d'autres initiatives de ce genre. Tout espoir n'était cependant pas perdu, mais les progrès réalisés pour transporter l'électricité sur de longues distances et l'association des producteurs pyrénéens pour assurer la distribution dans tout le Sud-Ouest n'imposaient plus des localisations aussi strictes. Assurés d'un approvisionnement facile en électricité, les industriels qui souhaitaient s'implanter en Midi-Pyrénées n'étaient plus obligés de s'installer à proximité immédiate d'une centrale pyrénéenne d'accès souvent difficile. Libérés de cette contrainte, leurs choix pouvaient maintenant s'exercer en fonction d'autres composantes de l'espace régional: la répartition de la main d'oeuvre et les possibilités de relations efficaces. C'est donc en fonction d'un semis urbain et d'un réseau de transport largement hérité du passé qu'ils percevaient cet espace. Un semis urbain dominé par Toulouse et un réseau de transports qui, malgré le développement des transports routiers, demeurait organisé en fonction des grandes voies ferrées mises en place au XIX° siècle. Incontestablement ces deux facteurs l'emportèrent de plus en plus pendant l'entre-deux-guerres chaque fois que furent créés ou décentralisés dans la région quelques trop rares établissements industriels.

6. De la crise de 1930 aux décentralisations d'avant-guerre.

Quelles furent les conséquences multiples de la grande crise économique du début des années 1930 dans Midi-Pyrénées? Assurément il y a là un champ de recherche bien peu exploré.

Pour aussi discutables qu'elles soient, les données fournies par les recensements de 1931 et de 1936 permettent d'en mesurer grossièrement les retombées en matière d'emploi.

En 1931, la crise n'a semble-t-il pas encore atteint gravement l'économie de Midi-Pyrénées; en 1936, au contraire, la situation était critique dans de nombreux secteurs d'activité. Entre ces deux dates, la population active de la région a diminué de 5,3%, ce qui représente une perte de 55 281 emplois. L'industrie a été la principale responsable de ce déclin (-29 146), comme dans l'ensemble du pays, et la faible progression du nombre d'actifs dans le tertiaire (+ 8 980), ne pouvait compenser une telle hémorragie dont les effets se cumulaient avec la diminution habituelle de la population agricole (-35 123)

Secteurs	1931	1936	1931-1936	
Agriculture	614 392	579 269	- 35 123	- 5,7%
Industrie	227 895	198 749	- 29 146	-12,8%
Tertiaire	206 481	215 461	+ 8 980	+ 4,3%
TOTAL	1 048 768	993 479	- 55 289	- 5,3%

Tableau n° 33 . Evolution de la population active dans la région Midi-Pyrénées entre 1931 et 1936.

Source. Recensements

La crise compromettait bien des efforts qui commençaient à porter leurs fruits. L'adaptation des industries anciennement implantées dans la région, la reconversion des indsutries nées de la guerre et les tentatives pour tirer un meilleur profit économique des ressources hydroélectriques, tout cela n'avait pas permis de maintenir l'emploi industriel à son niveau de 1906!

C'est dans ce climat fort décourageant qu'une nouvelle vague de décentralisations vint relancer l'activité régionale. A l'approche de la guerre, alors que la menace d'un nouveau conflit avec l'Allemagne nazie se précisait, les distances qui séparaient le Sud-Ouest français des régions actives du pays étaient à nouveau perçues comme un atout, et un atout encore plus décisif qu'en 1914-1918 car le développement de l'aviation militaire plaçait sous la menace des bombardiers allemands tout le territoire situé à moins de 400 kilomètres de la frontière.

Les carnets de commande de l'industrie chimique et métallurgique régionale bénéficièrent dès 1937 des commandes militaires programmées par le gouvernement de Front populaire. Mais, et ce fut sans doute plus décisif, Midi-Pyrénées accueillit aussi quelques nouveaux grands établissements industriels.

A Toulouse, l'ONIA diversifia ses fabrications et la production des usines aéronautiques fut réorientée en fonction de l'effort militaire du pays. La Société fondée par Dewoitine devint en 1937, après nationalisation, la SNCAM — Société des Constructions Aéronautiques du Midi — et, soutenue par la Chambre de Commerce et les banques toulousaines (**255**), connut un grand essor. Elle installa de nouveaux ateliers dans la ville d'abord, puis à proximité du futur aréoport de Blagnac: le nombre de ses salariés qui était tombé à moins de 700 en 1936 atteignait 4 200 en juillet 1939.

Plus orientée vers les productions civiles, la Société Latécoère avait échappé à la nationalisation des usines d'armement. Elle tenta de se désengager de Toulouse où les embauches de la SNCAM provoquaient certaines tensions sur le marché du travail. Son usine de Montaudran n'en continua pas moins de fonctionner, l'association avec Bréguet en 1939 permettant de maintenir son activité ainsi que celle du nouvel établissement créé à Anglet, près de Bayonne. En 1940, Latécoère reprit son indépendance, abandonnant les deux usines à Bréguet et installant pour son propre compte un atelier de fabrication dans les locaux d'une ancienne briqueterie, dans le quartier de Périole à Toulouse, où il se trouve toujours.

Pour accompagner le développement de la construction aréonautique, l'Etat s'efforça de faciliter la création ou la décentralisation à Toulouse d'établissements spécialisés dans la recherche et les essais: Etablissement de la Recherche aéronautique, Groupe de Recherche aéronautique, soufflerie de Banlève rattachée à l'Institut de Mécanique des Fluides...

Le mouvement ne se limita pas à la métropole régionale bien que l'on ait recherché avant tout la proximité des grandes villes, particulièrement bien desservies par les réseaux de transport, par de grandes voies ferrées en particulier. A la différence des années 1914-1918, le voisinage des centrales hydroélectriques n'était plus déterminant et les villes bien situées sur les grands axes Bordeaux-Sète ou Toulouse-Bayonne se trouvaient favorisées. Plus d'un demi-siècle après, les luttes parfois sordides menées par les bourgeoisies locales afin de doter certaines cités d'un bon carrefour ferroviaire prenaient tout leur sens. Dans la région, le chemin de fer avait rarement apporté la prospérité qu'on en attendait au XIX° siècle, mais durablement inscrit dans l'espace, il orientait dans les années 1920-1930 certains choix lourds de conséquences pour l'organisation actuelle de l'espace en Midi-Pyrénées.

En dehors de Toulouse, c'est bien sûr Tarbes qui était la mieux située. Deuxième ville de la région avec 35 000 habitants en 1936, son tissu industriel s'était considérablement renforcé depuis la première guerre mondiale. Spécialisée dans la construction de locomotives électriques, l'usine Alsthom fut rachetée en 1939 par le Ministère de l'Air qui l'incorpora dans son programme de décentralisation des usines aéronautiques et lui confia la fabrication des

moteurs Hispano-Suiza. Au même moment, l'installation à Ossun d'une usine Morane-Saulnier renforçait cette nouvelle spécialisation de l'industrie tarbaise.

L'attraction des grands axes de circulation se vérifia également lorsque les Aciéries d'Ugine recherchèrent dans le Sud-Ouest un site facilement ravitaillé en électricité pour implanter une usine d'aluminium. Le choix se porta sur Lannemezan devenu grand centre d'interconnexion du réseau de l'UPEPO et desservi par la voie ferrée Toulouse-Bayonne. Ce nouvel établissement dont la construction fut entreprise en 1938 était beaucoup mieux situé que les usines Péchiney en Ariège car la voie ferrée Toulouse-Ax-les-Thermes, bien que prolongée vers l'Espagne depuis 1929, fonctionnait surtout comme un embranchement pyrénéen sur le réseau du Midi.

Née de la guerre de 1870 et agrandie en 1914-1918, fort bien placée également entre canal et voie ferrée, la vieille usine de Castelsarrasin connut en 1939 un regain d'activité grâce aux commandes militaires. Isolée dans un environnement rural, elle avait survécu en temps de paix sans parvenir à attirer auprès d'elle de nouveaux investissements.

On le voit donc, à la différence des années 1914-1918, la proximité immédiate des houillères et des centrales hydroélectriques n'était plus aussi recherchée. Mais si elle l'emportait souvent, l'attraction des grandes villes bien situées sur le réseau ferroviaire souffrait parfois quelques exceptions. Un bel exemple en est fourni par l'usine aéronautique Ratier de Figeac qui paraît *"insolite dans le décor quercynois"* (**350**). La voie ferrée Toulouse-Brive par Capdenac et Figeac avait été supplantée depuis longtemps par la ligne directe via Montauban et Cahors pour les relations interrégionales. Quant à l'embranchement vers Decazeville et Rodez, il intéressait davantage Capdenac que Figeac. En 1936, Figeac comptait moins de 6 000habitants — dont 4 600 agglomérés — et après un net déclin à la fin du XIX° siècle, la ville semblait très engourdie. Seule la fidélité de Paulin Ratier à son lieu de naissance semble expliquer qu'il ait choisi d'y"replier" son usine parisienne spécialisée dans la fabrication d'hélices d'avions depuis la première guerre mondiale,mais le site retenu,au bord du Célé,était bien sûr très proche du chemin de fer reliant Capdenac à Brive.

De l'extérieur, l'espace régional semblait donc de plus en plus perçu à travers son organisation urbaine et ferroviaire telle que l'avait léguée, ou presque, le XIX° siècle. Mais cela ne jouait pas uniquement lorsqu'il s'agissait d'y implanter de nouveaux établissements industriels entretenant des relations complexes et variées — techniques, économiques, financières...— avec d'autres usines, des fournisseurs ou des clients dispersés dans le pays, voire à l'étranger. Encore timide, le développement d'activités tertiaires relativement rares,et elles aussi contrôlées par des sociétés d'envergure nationale, conduisait à s'interroger sur l'organisation la plus rationnelle de l'espace dans la région toulousaine.

7. Le développement des activités tertiaires et l'émergence de villes-relais.

Qu'il fût question d'établir dans le Sud-Ouest français des succursales de grandes banques, de grands magasins parisiens ou de compagnies d'assurances, et plus généralement des commerces et des services rares, l'éventail des localisations possibles était relativement fermé. On pouvait hésiter entre Toulouse et Bordeaux si la clientèle potentielle était peu nombreuse, mais les deux villes s'imposaient dès qu'on visait un public plus nombreux. Dans l'est aquitain, aucune autre ville ne possédait la taille et l'équipement de Toulouse pour prétendre rivaliser avec elle; aucune n'était mieux située sur le réseau de chemins de fer pour drainer le maximum de clients ou d'usagers. C'est donc tout naturellement que la ville était systématiquement choisie depuis fort longtemps pour abriter commerces et services rares dont le développement avait entraîné d'importants aménagements de type "haussmanien" à la fin du XIX° siècle. Vue de l'extérieur, Midi-Pyrénées, c'était d'abord Toulouse et l'on parlait le plus souvent de "région toulousaine" pour désigner les départements qui gravitaient autour de la ville. L'Etat avait d'ailleurs donné l'exemple et après avoir mis sur le même pied l'ancienne capitale du Languedoc et les autres chefs-lieux de départements au moment de la Révolution française, il n'avait cessé d'y établir le siège d'administrations dont la compétence s'étendait bien au-delà du seul département de la Haute-Garonne (enseignement, justice, armée...)

Dès que l'on souhaitait rapprocher davantage commerces et services de la population en multipliant les succursales ou les agences, le choix était moins évident car il fallait tenir compte à la fois de l'armature urbaine existante et des contraintes d'un réseau de transport encore largement tributaire du tracé des voies ferrées jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

En Midi-Pyrénées, ce sont alors les deux petites "capitales" les plus éloignées de Toulouse, Tarbes et Rodez, qui semblaient devoir retenir l'attention. Si, en 1935, le voyage de Tarbes à Toulouse — 157 km — ne demandait que 2h10 par le train le plus rapide, il fallait près de 3 heures pour venir de Rodez par Carmaux et Albi alors que la distance était presque identique (160 km). Bien que plus proche (90km), Auch n'était guère plus avantagée (2h20) mais son environnement économique et humain beaucoup moins dense semblait écartelé par des forces centrifuges qui l'attiraient vers Agen, Montauban, Tarbes et Toulouse. A partir de Castres également, les liaisons ferroviaires avec Toulouse restaient fort mal commodes, que le voyage s'effectuât par Saint-Sulpice ou Castelnaudary (2h30 au moins), et la voie ferrée secondaire ouverte en 1930 seulement, via Verfeil, n'avait guère amélioré la situation car elle ne permettait de gagner qu'une demi-heure. Mais 66

kilomètres seulement séparaient les deux villes et au moment où se développaient les activités tertiaires, les progrès des transports routiers hâtèrent l'intégration de Castres dans la zone d'influence des commerces et des services rares toulousains. La chose était déjà possible avec les chemins de fer pour Castres (1h45), Foix(1h10), Albi (1h05) ou Montauban (30 minutes) et même pour Carcassonne (1h15) ou Agen (1h45). Mais dans ces deux derniers cas, les solidarités étaient semble-t-il moins évidentes. La communauté des intérêts viticoles associait plutôt Carcassonne aux villes bas-languedociennes et, en particulier, à sa sous-préfecture Narbonne. Quant à Agen, l'influence de Bordeaux y concurrençait facilement celle de Toulouse.

Toutes ces villes relativement bien réparties dans l'espace servirent de plus en plus de relais pour des décisions prises à l'extérieur de la région. En les choisissant comme préfectures — sauf Castres, mais on avait beaucoup hésité— le pouvoir central leur avait déjà assigné ce rôle au moment de la Révolution et les réformes très centralisatrices du Premier Empire n'avaient fait que le renforcer. Progressivement, et de plus en plus nettement pendant l'entre-deux-guerres, les sociétés commerciales et de services prirent appui sur cette trame urbaine déjà en place pour développer et diversifier leurs activités. Elles en corrigèrent cependant les imperfections en y associant par exemple Castres et Millau car elles ne pouvaient ignorer les liens étroits qui unissaient aussi ces deux villes à leur environnement et leur donnaient des allures de petites "capitales" à l'échelle d'un arrondissement. Par contre, malgré le développement industriel, Mazamet, Decazeville, Carmaux ou Graulhet ne parvinrent pas à s'imposer comme centres tertiaires-relais, pas plus d'ailleurs que Bagnères-de-Bigorre, Villefranche-de-Rouergue, Gaillac ou Saint-Girons, qui ne réussirent pas à retrouver leur rayonnement passé.

Pendant l'entre-deux-guerres, alors que l'industrie ne parvenait plus à soutenir la croissance urbaine, ce sont ces villes-relais qui firent preuve d'un bon dynamisme démographique. Tout s'est passé comme si elles s'étaient enracinées davantage dans leurs "pays"respectifs en profitant d'abord au maximum des possibilités que leur offraient les voies ferrées principales et, dans certains cas, les lignes de chemins de fer secondaires (Montauban, Castres, Albi), puis, très vite, en tissant autour d'elles un dense réseau de lignes régulières d'autobus. Tout cela fut, semble-t-il, fort complexe et très empirique, l'impulsion venant presque toujours de l'extérieur. Il suffit en effet de feuilleter les éditions succesives des annuaires administratifs ou commerciaux pour constater le renforcement régulier de l'appareil tertiaire contrôlé par de grandes affaires d'envergure nationale qui s'efforçaient de pénétrer plus profondément dans le pays afin de conquérir une clientèle nouvelle, encore très rurale, qui, dans les années 1920-1930, accédait lentement à des formes nouvelles de consommation de biens et de services.

A Auch par exemple, outre la Banque de France, n'était encore représentée à la fin du XIX° siècle qu'une des grandes banques du pays, la Société Générale, alors qu'au même moment, à Toulouse, pratiquement toutes avaient pignon sur rue — et sur la nouvelle rue d'Alsace-Lorraine le plus souvent —. Par contre, en 1891, une bonne vingtaine de sociétés d'assurances parmi lesquelles les plus grandes — Assurances Générales, Le Phénix, L'Urbaine, L'Abeille...— entretenaient un agent dans la ville. L'implantation de telles succursales se renforça peu à peu et à l'issue de la grande guerre, en 1921, si les compagnies d'assurances étaient toujours aussi nombreuses (23) on notait la présence de trois nouvelles antennes bancaires, celles du Comptoir d'Escompte, du Crédit-Lyonnais et, le fait mérite d'être noté, une agence de la banque Courtois de Toulouse. Dès cette époque, dans le domaine de la banque et des assurances, la domination extérieure était donc pratiquement totale et, à partir du chef-lieu, on commençait à déceler l'esquisse d'une organisation encore plus ramifiée dans un cadre toujours strictement départemental: la Société Générale ouvrait un jour par semaine des bureaux périodiques à Mirande, Fleurance, Gimont et Vic-Fezensac. Dans les commerces et les autres services marchands,la pénétration directe des affaires extra-régionales fut un peu plus tardive. Dès 1921 toutefois, le négoce local commençait à sentir la menace et s'efforçait de s'en protéger, tels les grands magasins de nouveautés qui vendaient à l'enseigne "Au Louvre"(!) et adoptaient la méthode du prix fixe en précisant bien dans leur publicité:

> *"La vente à prix fixe qui est à la fois des plus loyales et des plus commodes pour l'acheteur comme pour le vendeur, permet d'établir les prix sur des bases nouvelles et de lutter avantageusement contre les grandes Maisons de Paris."*
>
> Publicité parue dans l'Annuaire administratif du Gers pour 1921. Imp.Cocharaux. Auch.

Rarissimes encore étaient pourtant à ce moment-là les succursales de ces maisons de commerce parisiennes et seuls quelques commerçants de la ville se prévalaient d'être les dépositaires exclusifs de certaines marques célèbres: produits de luxe Félix Potin, orfévrerie Christofle... Les choses évoluèrent très vite dans les années qui suivirent. En 1935, on relève des concessions Peugeot et Citroën, les Nouvelles Galeries, un magasin de vente des vêtements Adolphe Lafont de Lyon...ainsi qu'une double antenne de la société Pigier — Ecole et entreprise comptable —. Même le service des pompes funèbres précédemment du ressort exclusif de la commune, n'avait pas échappé à la concurrence extérieure puisque les Pompes Funèbres Générales possédaient alors à Auch une succursale!

Dans le même temps, la vie associative s'était considérablement développée en s'organisant systématiquement autour du chef-lieu dans un cadre départemental, qu'il s'agisse des nombreux groupements d'anciens combattants, de veuves ou victimes de guerres, de groupements sportifs et professionnels.... de la section gersoise des "Amis de la Pologne" ou de l'association de défense des amateurs de T.S.F. L'annuaire départemental de 1935 en donne une liste impressionnante. Pour aussi arbitraire qu'on l'ait jugé, le cadre départemental s'imposait comme une donnée fondamentale de l'espace, presque au même titre que les données naturelles. Dans les années 1930, que l'on fût à la tête d'une grande affaire commerciale ou d'une banque parisienne en quête d'une implantation rationnelle autour de Toulouse, que l'on fût plus modestement responsable d'une association sans but lucratif adhérant ou non à une fédération nationale, on "pensait l'espace" en fonction d'un découpage administratif familier qui, de ce fait, prenait une signification économique et culturelle que bien des géographes ont souvent eu tort de négliger.

Le cas de Rodez et de l'Aveyron est à cet égard aussi très révélateur. Dès 1931, A.Meynier avait perçu la mutation qui s'esquissait et donnait à la ville un rayonnement nouveau que révélaient les multiples créations de lignes d'autobus palliant les carences d'un réseau ferroviaire inachevé. Il y voyait surtout la conséquence de la division départementale et de la concentration des services administratifs au chef-lieu.

> *"Comment et en quoi le titre de chef-lieu d'une circonscription peut-il contribuer à la prospérité de la ville? Il faut distinguer deux facteurs. D'une part le fait que dans tel chef-lieu doivent se trouver telle administration et le nombre de commerçants nécessaires pour nourrir, loger, habiller, distraire cette population fixe. C'est ce qu'on peut appeler le rôle* agglomérateur.
>
> *D'autre part la présence du tribunal appelle le justiciable, celle du lycée les parents d'élèves, celle du contrôleur les contribuables. Ceux-ci non seulement se nourrissent dans la ville, mais encore profitent de leur voyage pour faire des achats mieux qu'ils ne peuvent le faire dans leur campagne ou leur chef-lieu de canton. C'est le rôle* attractif, *tout aussi important pour la bonne marche de son commerce."*
>
> A.Meynier (**408**). p.377.

Dès cette époque,ces liens étroits qu'avaient contribué à créer les fonctions administratives et qui s'étaient renforcés lors de la mise en place des voies ferrées, ont été utilisés à des fins plus strictement économiques.

Certes, la ville avait toujours été un centre d'expédition pour les produits agricoles des campagnes environnantes, mais cette activité devint un peu secondaire *"en regard des nouvelles fonctions autrement enrichissantes qu'assumait la ville du XX° siècle."*

> *"Dans cette évolution, le paysan demeure plus que jamais solidaire de la ville mais moins en qualité de vendeur qu'en qualité d'acheteur de services et de produits les plus divers. A cette nouvelle fonction d'approvisionnement, la ville joint un rôle d'organisation, de protection et de financement qu'elle exerce par l'intermédiaire de ses organismes commerciaux et de ses banques, devenus indispensables désormais à la vie économique du département. Il s'agit bien réellement d'une promotion."*
>
> Y.Pomarède. (**410**) p.246.

Cette évolution n'a fait qu'aviver la compétition et les rivalités entre le commerce local et de nouveaux venus attirés par les progrès de la consommation de biens et de services qui semblaient pleins de promesses si l'on en jugeait d'après l'augmentation du nombre des livrets et des dépôts à la Caisse d'Epargne de Rodez (**410**).

L'essor démographique de la ville témoigne de cette expansion des activités tertiaires qui contribua à tirer la ville de sa torpeur. Après une longue stagnation (15300 habitants en 1881,15 386 en 1911), encore aggravée par la guerre (14 201 habitants en 1921), la population s'accrut rapidement pendant l'entre-deux-guerre, passant de 15 150 à 18 450 habitants entre 1926 et 1936. Une croissance que l'onne peut manquer de rapprocher de celle de Tarbes (+30% entre 1921 et 1936) bien que dans ce dernier cas se soient cumulés les effets de l'industrialisation et du développement d'activités tertiaires nouvelles qu'appelait la nouvelle fonction "régionale" de la ville.

Ainsi, peu à peu, quelques villes moyennes bien réparties dans l'espace régional et dont les fonctions administratives avaient souvent contribué à établir puis à renforcer les liens avec le reste de leur département — ou de leur arrondissement — ont-elles été choisies comme autant de postes avancés stratégiques à partir desquels on pouvait se lancer à la conquête de la population qui vivait dans leur zone d'influence. Mais la clientèle que drainaient les commerces et les services progressivement implantés dans ces villes, antennes locales de grandes affaires d'envergure nationale et, à ce titre, fréquemment qualifiés de "parisiens", contribua aussi à réveiller le commerce local. Dans ces villes-relais, toute une petite bourgeoisie du négoce et des professions libérales accéda ainsi à une aisance qu'elle n'espérait plus et qu'elle s'empressa d'afficher en adoptant un train de vie plus conforme à l'idée qu'elle se faisait du monde moderne, ce qui se manifesta souvent

par l'acquisition d'une automobile.

Ce mouvement qui a renforcé l'organisation de l'espace autour de quelques villes moyennes relayant les influences parisiennes — et plus rarement toulousaines —, s'était déjà manifesté à Toulouse dès la fin du XIX° siècle. Banques et grands magasins — le célèbre Magasin du Capitole est créé en 1903 — y avaient concurrencé le négoce local. Pendant que la Chambre de Commerce dénonçait leurs pratiques déloyales ou s'épuisait dans ces combats d'arrière-garde, quelques uns de ses ressortissants essayaient de tirer profit de la situation ainsi créée, certains en installant les services nécessaires à l'animation nouvelle de la ville — un réseau de tramways électriques par exemple —, d'autres en élargissant le champ de leurs activités à toute la région sur laquelle commerces et services nouveaux étendaient leur influence. On ne reviendra pas ici sur la brillante réussite d'une société à capitaux locaux comme celle des Tramways et Omnibus F.Pons, concessionnaire des transports en commun toulousains depuis 1863 et qui fut chargée par la Municipalité, en 1902, de créer et d'exploiter un grand réseau de tramways électriques. Son étude fait l'objet d'un développement particulier. Retenons par contre l'exemple d'une autre affaire, L'Epargne, dont le succès est indissociable du rayonnement nouveau de Toulouse sur une vaste région fort bien irriguée par le réseau ferroviaire de la Compagnie du Midi et par les nombreuses voies ferrées secondaires qui le complétaient.

Son origine fut modeste. Il s'agissait d'un petit établissement assurant la fabrication de semelles et la vente de sandales que les frères Sénac avaient créé à Toulouse en 1898, avec un capital de 1 100 000 francs. Pour développer les ventes en dehors de la ville comme commençaient à le faire certaines maisons parisiennes, fut adopté le système des succursales. On en comptait déjà une vingtaine au début du siècle dont 9 à Toulouse et les autres dans les bourgades et les villes proches, les plus éloignées se trouvant à Saint-Gaudens, Graulhet et Lisle-sur-Tarn (**232**). En 1914, le réseau, car on pouvait alors parler de réseau, en comprenait 300 réparties dans 11 départements qui, outre des sandales, vendaient alors une foule d'articles: "les produits les meilleurs au meilleur prix", telle était la devise de L'Epargne.

L'expansion géographique avait posé très vite le problème des liaisons entre la maison-mère et les succursales. Au-delà de 100 kilomètres, on ne pouvait utiliser le traditionnel roulage.

"Jusqu'en 1905, l'Epargne utilise, à trois exceptions près (Villefranche-de-Rouergue, Saint-Girons, Auch), exclusivement des rouliers.

Pour toutes les autres succursales créées après cette date, on a recours, au contraire, à la traction à vapeur ou au moteur à explosion. Cette utilisation des chemins de fer et des autos pour les distances supérieures à 100 kilomètres est révélatrice: sur de tels parcours, le roulage s'avère insuffisant et trop lent.

...Ainsi apparut cette nécessité géographique: si l'Epargne voulait s'agrandir, il lui fallait recourir au seul moyen vraiment rapide de l'époque: le chemin de fer."

P.Vayssière.(**232**) p.121.

Au-delà de 150 kilomètres par contre, c'est-à-dire, semble-t-il, au-delà de la zone d'influence de Toulouse, le système fonctionnait mal et certaines tentatives vers l'Auvergne et le Bas-Languedoc échouèrent car il était difficile d'assurer un ravitaillement régulier et efficace de succursales aussi éloignées.

Tout comme la Société des Tramways et Omnibus F.Pons, à la veille de la grande guerre, L'Epargne restait une affaire familiale, toulousaine à 80% et régionale à 98%. Mais par la suite, en 1925, selon un processus désormais classique, elle dut accepter l'association avec le Casino de Saint-Etienne, afin de financer l'extension de son réseau dans tout le Sud-Ouest et de porter à 540 le nombre des succursales. Etudiant le développement de cette entreprise, P.Vayssière s'est dit convaincu qu'à cette époque *"aucun souscripteur toulousain — ou régional — n'était en mesure d'assurer ce financement"*(**232**).

Une fois encore, comme pour les activités industrielles, il faut donc constater la carence des bourgeoisies locales. Mais est-ce uniquement parce que les capitaux étaient insuffisants ou y avait-il un refus d'investir dans certains secteurs? En l'absence de travaux approfondis en ce domaine, il faut se contenter de poser la question et de formuler quelques hypothèses. Plusieurs exemples montrent en effet qu'après avoir retrouvé une certaine aisance en profitant des "retombées" d'activités récemment implantées à Toulouse et contrôlées de l'extérieur, un certain nombre de familles toulousaines ont renoué avec la tradition et utilisé les revenus tirés du négoce pour acheter des domaines fonciers. Mais, à la différence de ce qui se passait au milieu du XIX° siècle, elles n'en espéraient guère un rendement financier important et, dans la plupart des cas,il s'agissait de placements qui conféraient surtout un prestige social ou qui permettaient de cultiver un art de vivre menacé par l'agitation du monde moderne. Pour aussi révélateurs qu'ils soient, ces exemples ne constituent que des indices et ne peuvent

qu'orienter une recherche scientifique qui reste à faire.

La conquête d'un marché "régional" par une société exclusivement toulousaine à l'origine comme L'Epargne n'est pas un cas unique. Il semble même que pour les activités tertiaires, les plus belles réussites furent le fait de chefs d'entreprises qui surent percevoir très tôt la possibilité de faire fortune en se lançant, comme certaines affaires parisiennes nouvellement implantées à Toulouse, à la conquête d'une clientèle plus large. Assurés de toucher un public sans cesse plus nombreux et varié au fur et à mesure que dans une vaste zone la population prenait l'habitude de fréquenter régulièrement les commerces et les service toulousains, ils pouvaient se spécialiser — choisir un créneau dirait-on aujourd'hui — dans la vente de produits ou de services rares, donc chers, et abandonner certaines pratiques anciennes qu'avait imposé jusque là un marché plus étriqué. La plupart d'entre eux — opticiens, fourreurs,...mais aussi comptables, conseillers juridiques... — suivirent l'exemple des grandes sociétés parisiennes — banques, grands magasins... — et s'efforcèrent de s'installer à leurs côtés, dans les rues nouvellement aménagées, afin de toucher le même public. Mais comme elles aussi, certains ne se contentèrent pas d'attendre le client dans leur établissement toulousain rénové, ils allèrent au-devant de lui en créant des antennes permanentes — agences, succursales... — ou périodiques — ne fonctionnant que les jours de foires et de marchés — dans d'autres villes ou d'autres bourgs facilement accessibles depuis Toulouse. C'est en prenant de tels risques que furent bien souvent éliminés des concurrents moins audacieux. On connaît bien aujourd'hui, grâce aux travaux d'H.Lerner (**220**), le cas du grand quotidien régional, La Dépêche.

Petite feuille strictement toulousaine créée en 1872, le journal s'était imposé en jouant la carte régionale à partir de 1893-1894. Dès 1900 on ne comptait pas moins de 11 éditions distinctes destinées à 18 départements dans lesquels les chemins de fer permettaient de livrer suffisamment tôt un journal quotidien.

> *"L'adoption de ce système a joué un rôle décisif dans l'histoire de La Dépêche, car, en lui permettant d'accroître l'avance que celle-ci avait déjà prise sur ses confrères, il l'a certainement rendue définitive...*
>
> *Il n'y avait pas de commune mesure entre la première place plus qu' honorable qui lui revenait à Toulouse même où vers 1900 elle pouvait vendre deux à trois fois plus d'exemplaires que ses concurrents les plus rapprochés et son véritable monopole régional que nul ne prétendait remettre en question. Plus encore que la situation même qu'ils s'étaient taillés à Toulouse, c'était bien*

leur disparité sur le plan régional qui était responsable de l'inégalité entre les journaux toulousains."

H.Lerner.(**220**). p.118.

Et jusqu'en 1940, c'est par la voie ferrée qu'était acheminée la quasi totalité des exemplaires de La Dépêche destinés à la vente hors de Toulouse.

> *"Le recours à l'automobile apparut pour la première fois, à titre exceptionnel, lors de la grève des cheminots en mai 1920, mais il fut lent à s'imposer et il fallut attendre 1938 pour voir inaugurer la première liaison automobile qui fut établie à destination de l'Aveyron."*
>
> H.Lerner. Id. p.346.

On imagine l'extraordinaire complexité d'une telle organisation qui ne pouvait souffrir le moindre retard. En ce domaine également c'est le réseau ferroviaire hérité du siècle précédent qui rendait possible le fonctionnement d'une telle entreprise en même temps qu'il lui imposait un horizon géographique particulier.

*

* *

A la veille de la deuxième guerre mondiale commençait donc à prendre forme une "région toulousaine" organisée autour d'une grande ville. Mais à la différence d'autres organisations spatiales de ce type, c'est la nécessité de trouver un point d'appui pour relayer les influences extra-régionales — "parisiennes"— dans tous les domaines de la vie économique, culturelle et politique, qui fit de Toulouse le centre de cette "région". Si elles surent parfois en tirer astucieusement profit, les bourgeoisies locales n'en eurent pas l'initiative, comme ce fut le cas à Lyon par exemple. J.Labasse et M.Laferrère ont souligné que dans ce dernier cas *"ce n'est pas la région qui s'est donné une capitale, c'est la ville qui a forgé sa région"* (La région Lyonnaise. PUF. 1960. p.133.). Dans le Midi toulousain, ni la ville ni la région ne semblent avoir trouvé en leur sein des classes dirigeantes suffisamment actives et entreprenantes pour éprouver la nécessité d'une organisation cohérente de l'espace couvrant plusieurs départements et qui ne soit pas une simple fédération de mécontents aux abois. C'est de l'extérieur, en fonction des besoins du mode de production dominant, que le choix s'est porté sur Toulouse, qui s'imposait par sa taille dans un semis urbain où aucune autre ville n'atteignait 30 000 habitants à la veille de la première guerre mondiale. Mais lui aussi imposé de l'extérieur et mis en place par l'Etat et les compagnies de chemins de fer au XIX° siècle, en fonction de la double logique du centralisme politique et de la rentabilité capitaliste, le réseau ferroviaire avait bien préparé le terrain en dotant

également Toulouse d'un remarquable carrefour ferroviaire qui lui assurait d'excellentes relations avec la capitale et avec tous les chefs-lieux des départements qui forment aujourd'hui la région Midi-Pyrénées.

L'évolution du système économique qui se déployait dans l'espace national contribuait aussi à sélectionner autour de Toulouse quelques villes plus modestes dans un semis urbain largement hérité de l'Histoire, peu perturbé par la révolution industrielle du XIX° siècle et structuré par un réseau de voies ferrées pratiquement achevé en 1914. Ces villes, le plus souvent dotées de fonctions administratives comme chefs-lieux de département, devenaient des relais privilégiés pour les entreprises spécialisées dans le commerce et les services qui s'efforçaient de s'imposer sur un marché régional qu'elles n'avaient fait qu'écrémer avant 1914 à partir de leurs antennes toulousaines. Une véritable redistribution des rôles s'opérait lentement au profit de ces centres secondaires, mais la métropole toulousaine n'en souffrait pas, au contraire, car elle bénéficiait de plus en plus nettement de l'exclusivité de certains services beaucoup plus rares dont l'audience était nécessairement plus étendue.

Ainsi, dans une première étape, au XIX° siècle, en facilitant l'unification du marché national, le chemin de fer avait permis à des producteurs bien outillés, installés dans les régions actives du pays, de renforcer leur puissance en disputant les marchés locaux à l'artisanat et aux industries traditionnelles. Dans le même temps, il avait exposé l'agriculture régionale à la concurrence de produits importés, du blé en particulier, et cette confrontation avait révélé les carences d'un système agraire trop exclusivement tourné vers la recherche de la rente foncière que les maîtres de la terre dilapidaient dans les villes.

Pendant que la vie agricole se repliait sur des pratiques routinières et autarciques, industriels et commerçants s'étaient efforcés, sans grande conviction bien souvent, de faire face; mais faute de capitaux suffisants ou peu enclins à prendre des risques, ils s'étaient surtout organisés pour ne pas succomber devant des concurrents plus puissants et mieux organisés. L'abondance d'une main d'oeuvre docile et bon marché leur permettait de résister. Mais, lors de chaque crise économique, et au fur et à mesure que le réseau ferré devenait plus dense et désenclavait des zones jusque là isolées, ils durent céder du terrain et se cantonner dans des productions peu convoitées car faiblement rémunératrices. Quant aux affaires plus modernes, elles étaient passées assez vite sous le contrôle du grand capital et leur avenir se trouvait lié à la stratégie de groupes capitalistes dont les états-majors souvent parisiens "pensaient l'espace" sans se soucier des équilibres régionaux.

Peu à peu conquise et dominée, Midi-Pyrénées était devenue une sorte de réservoir démographique qu'une fécondité médiocre ne parvenait plus à réalimenter suffisamment pour compenser les pertes de l'exode régional. Affaiblies, les bourgeoisies locales avaient tout mis en oeuvre pour conserver un rôle social que ne justifiait plus leur pouvoir économique vacillant. Bénéficiant de l'instruction et d'un réseau de relations soigneusement cultivé, ses représentants devinrent des notables qui surent se rendre indispensables pour servir d'intermédiaires entre les "populations méridionales" et le pouvoir central ou les puissances d'argent, prêtant leur concours, si nécessaire, à l'un comme aux autres, en faisant carrière dans la haute administration publique ou privée.

La région soumise économiquement, la guerre de 1914 inaugura une ère nouvelle que l'on serait tenté de présenter comme une ère de conquête. Contrôlées de l'extérieur, de nouvelles activités y furent implantées en fonction des besoins de la défense nationale car l'abondance des ressources hydroélectriques et l'éloignement du théâtre des opérations militaires semblaient des atouts décisifs dans la conjoncture du moment. Ainsi amorcé, le processus d'industrialisation se prolongea pendant l'entre-deux-guerres avec des fortunes diverses avant de s'accélérer à nouveau à la fin des années 1930. Mais il se polarisa de plus en plus sur les sites les mieux desservis, le plus facilement accessibles, ceux auprès desquels existait un important bassin de main d'oeuvre. Toulouse et Tarbes en furent les principales bénéficiaires.

Dans le même temps, des couches plus nombreuses de la population accédèrent plus largement à la consommation de biens et de services jusque là réservés à quelques catégories privilégiées. Pour faire face à ces nouveaux besoins, l'appareil des commerces et des services se renforça et se diversifia. Mais dans un pays fort hétérogène dont l'organisation spatiale portait fortement l'empreinte du passé, il ne pouvait être question de répartir ces activités selon des modèles mathématiques que certains chercheurs commençaient à étudier dans les années 1930 (Cf. W.Christaller. Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Iéna. 1933.). Autour d'une ville qui s'imposait comme capitale régionale par sa taille et la qualité de sa desserte ferroviaire pour recevoir les fonctions les plus rares au service d'un espace assez étendu, d'autres centres urbains commencèrent alors à recueillir des commerces et des services nouveaux. Il s'agissait le plus souvent de chefs-lieux, depuis longtemps équipés pour être accessibles à partir de tous les cantons d'un même département, comme en témoignait la configuration des réseaux ferroviaires et routiers qui s'organisaient autour d'eux. Division administartive à l'origine, après plus d'un siècle d'existence, le département s'imposait, à de rares exceptions près, comme un cadre satisfaisant pour la vie économique et les chefs-lieux semblaient tout

indiqués pour fixer commerces et services destinés à la population qui vivait dans leur mouvance administrative. Pendant l'entre-deux-guerres, moyennant quelques retouches, le maillage économique de l'espace régional s'est assez bien accomodé de la division départementale dans la mesure où pour certaines fonctions plus rares existait une ville, Toulouse, qui pouvait éviter à la fois une inutile dispersion et un recours à la capitale trop lointaine encore. C'est pour cela sans doute que le département de la Haute-Garonne n'a jamais eu la cohérence économique de ses voisins: on se dit volontiers Tarnais, Gersois, Lotois...mais, sans autre précision, Toulousain, car l'appartenance à la zone d'influence immédiate de Toulouse ne permet pas de distinguer ce qui en d'autres lieux relève de deux espaces géographiques distincts mais emboîtés, le département et la région; le premier déjà bien structuré il y un demi-siècle, l'autre encore très fragile en l'absence d'une reconnaissance officielle.

> *"C'est au niveau des départements, c'est-à-dire dans l'immense majorité des cas, autour des villes moyennes, que s'est structuré l'espace: les polarisations, les flux, les réseaux, ont longtemps pris pour centre — et souvent prennent encore pour centre — les modestes préfectures auxquelles leur poids spécifique ne permet pas d'assurer un rôle véritablement dynamique.(...)*
>
> *Au niveau des flux, des réseaux, des pouvoirs,, de la conscience collective, c'est-à-dire en termes de structure géographique, le département est le sous-ensemble immédiat d'un ensemble nommé France: c'est le territoire qui s'assimile le mieux au* modèle *d'une "région".*
>
> B. et J.L. Kayser (**117**). pp.51 et 60.

Etabli sous le contrôle d'un Etat centralisé, très attaché à la division administartive du pays issue de la Révolution française, mais réalisé par des compagnies capitalistes soucieuses avant tout de rentabilité, le réseau ferroviaire avait respecté et même renforcé les grands traits de l'organisation de l'espace régional resté à l'écart de la révolution industrielle. Après la réalisation de rares lignes dont on avait espéré un bon rendement financier (Bordeaux-Sète) , la logique étatique l'avait emporté sur l'orthodoxie économique et le financement public était devenu prépondérant. On s'était alors efforcé de desservir systématiquement tous les chefs-lieux, puis, dans la mesure du possible, lors du plan Freycinet, de relier chacun d'eux aux sous-préfectures voire aux chefs-lieux de cantons les plus peuplés en utilisant si nécessaire de simples voies ferrées secondaires. Au moment de la première guerre mondiale tout se trouvait donc en place pour que les activités tertiaires qu'appelaient de nouveaux modes de consommation se diffusent dans l'espace en prenant appui sur le réseau de villes moyennes formé par les chefs-lieux de

départements et quelques sous-préfectures. Fort bien reliées entre elles et aux autres régions du pays par un réseau ferroviaire dont la cohérence fut encore renforcée par la nationalisation, ces villes étaient aussi de mieux en mieux reliées à leurs zones d'influence directe qui s'identifiaient souvent à un département, grâce au développement rapide des transports routiers.

Se superposaient ainsi progressivement deux systèmes de relations révélateurs de l'organisation et du fonctionnement de l'espace régional. Un système de grandes relations, matérialisé par les voies ferrées les plus fréquentées, d'importance nationale, qui jouaient un rôle de plus en plus déterminant pour fixer les grands établissements industriels dont l'horizon économique — approvisionnement, débouchés... — s'élargissait souvent à l'ensemble du pays. Un système de relations plus strictement régionales pour lesquelles le monopole de la voie ferrée était plus menacé, et dont les points forts étaient constitués par un réseau de villes moyennes aux fonctions tertiaires de plus en plus diversifiées. Dans le premier système, l'essentiel du trafic était assuré par les marchandises, dans l'autre, au contraire, le mouvement des voyageurs avait tendance à l'emporter, bien qu'il ne soit pas toujours facile de distinguer des flux aussi divers et variés qui empruntaient souvent les mêmes axes de transport.

Ces deux systèmes sont devenus de plus en plus complexes mais ils sous-tendent toujours l'organisation actuelle de l'espace dans Midi-Pyrénées et en assurent le fonctionnement. Chacun d'eux a évolué différemment au cours du dernier demi-siècle sous l'aiguillon d'une concurrence exacerbée entre transports ferroviaires et transports routiers.

II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'ORGANISATION DE L'ESPACE REGIONAL

L'ÉVOLUTION DES RAPPORTS ESPACE-TEMPS

Réservée aux besoins ou aux plaisirs d'une classe sociale aisée, l'automobile individuelle ne modifia guère les caractères de la vie de relation dans la région jusqu'au début des années 1950. Par contre, camions et autobus jouèrent un rôle décisif beaucoup plus tôt.

Sur les routes nationales de Midi-Pyrénées, la circulation progressa rapidement après la première guerre mondiale. Alors qu'en 1913, lors du recensement de circulation, on ne comptait en moyenne journalière guère plus de 27 véhicules automobiles par kilomètre de route nationale (Haute-Garonne: 27,5), et parfois moins de 10 (Ariège: 9,1), dès 1928, le trafic avait plus que décuplé: la Haute-Garonne détenait le record (347 véhicules automobiles par 24h), mais loin devant le Lot (115) ou l'Ariège (138), ce qui donnait pour l'ensemble de la région un résultat (176) assez nettement inférieur à la moyenne nationale(260). A cette époque, les véhicules utilitaires et les autobus alimentaient une part importante du trafic sur les routes nationales: entraient dans cette catégorie, en effet, près du tiers des véhicules automobiles recensés sur les routes du Lot et de l'Ariège, le quart dans le Tarn, les Hautes-Pyrénées et le Gers, mais 20% seulement en Haute-Garonne où l'usage de la voiture individuelle semblait plus fréquente, en particulier autour de Toulouse. En 1948, autobus et véhicules utilitaires d'une charge utile supérieure à 500 kilos constituaient encore 25% du parc automobile total de la région. Mais cette proportion, qui se maintint jusqu'au début des années 1960, n'a pas résisté au boom automobile qui suivit et, en 1980, elle n'était plus que de 13%.

Solidement établi pour les transports de marchandises et de voyageurs, le monopole du rail ne fut pas sérieusement mis en cause avant la décennie 1930. Les premiers autobus, les premiers véhicules utilitaires servirent d'abord à établir des liaisons plus convenables entre les villages ou les cantons encore isolés et les gares de chemins de fer les plus proches. Dans un premier temps, l'automobile s'imposa surtout au détriment des véhicules hippomobiles.

La transition d'un mode de transport à l'autre semble avoir été très progressive. Elle ne bouleversa pas les structures d'une profession où pullulaient de très petites affaires. Le plus souvent implanté en zone rurale, conservant

parfois des occupations agricoles, le transporteur continuait d'assurer pour son village des services à la demande, ce qui le conduisait presque toujours à régler son activite sur le mouvement des trains desservant une gare voisine. Cela explique sans doute l'indifférence des capitaux urbains pour l'organisation des premiers transports automobiles et, plus nettement encore, pour celle des transports collectifs de voyageurs. Bien desservies par des lignes ferroviaires d'intérêt général, dotées parfois, en outre, de voies ferrées d'intérêt local, les villes profitèrent du développement des transports automobiles mais en laissèrent presque toujours l'initiative et le contrôle à des artisans ruraux. Au début au moins, tout sa passa un peu comme si le nouveau mode de transport ne devait guère modifier l'aire de chalandise des commerces et des services urbains, mais tout simplement améliorer un peu le confort et la rapidité des déplacements de la population rurale qui les fréquentait. Dans ces conditions, il semble naturel que les bourgeoisies urbaines n'aient pas saisi l'atout que pouvait représenter une action plus offensive en matière de transports collectifs pour le développement des activités citadines.

Les transports automobiles n'eurent aucun mal à s'imposer pour les liaisons avec les communes rurales proches des centres urbains ou de quelques gros bourgs aux activités diversifiées. Par contre, dans des contrées plus éloignées, ils se contentèrent, au moins jusqu'au début des années 1930, de rabattre usagers et marchandises vers les gares des chemins de fer et ne se hasardèrent pas à court-circuiter les transports ferroviaires en prenant en charge la totalité du trajet campagnes-villes. Mais, dans ce cas tout de même, malgré les inconvénients d'un transbordement, la circulation des hommes et des marchandises s'en trouva facilitée et perdit peu à peu l'allure d'une expédition longue, malcommode et pénible.

1. La naissance et le développement des transports collectifs routiers.

Objet de curiosité, passion de bricoleur, le "moteur à essence" s'intégra facilement à la panoplie de la plupart des artisans ruraux toujours prêts à mettre au point ou à perfectionner quelque système ingénieux pour aider dans leurs travaux quotidiens leurs compatriotes agriculteurs ou commerçants. Le garage du village ou du bourg devint rapidement un rendez-vous privilégié de la vie sociale.

> *"Cette vie sociale qui tourne autour du garage en fait, à cette époque, un lieu d'initiation et d'apprentissage informel. Elle oriente puissamment les ambitions et les choix*

professionnels.La plupart des garagistes de la région de Saint-Antonin sont des fils d'agriculteurs ou de forgerons qui ont participé à cette émulation mécanicienne spontanée. De façon plusgénérale, dans toute cette région, les filières de l'automobile ou de la mécanique agricole, celle du camionnage et des travaux publics, constituent assez souvent une préférence (qui n'aboutit pas forcément) des choix d'émigration des ruraux."

C.Harmelle. (**565**) p.310.

Si le chemin de fer avait considérablement élargi l'horizon économique et géographique en permettant d'effectuer des transports à longue distance, il n'avait pas toujours résolu les problèmes de la vie de relation à l'échelle locale malgré le développement des voies ferrées secondaires. Au début du siècle encore, dans le monde rural, il fallait programmer les déplacements longtemps à l'avance, en limiter le nombre afin d'économiser un temps précieux pour les travaux agricoles. Pour réduire sa peine et raccourcir un peu les trajets on saisissait les occasion qui pouvaient se présenter, profitant de l'attelage d'un voisin quand il fallait se rendre à la ville. Faut-il évoquer aussi la solennité qui, en fin d'année scolaire, présidait au départ des charrettes menant vers le chef-lieu de canton les candidats au certificat d'études et leur instituteur? Ce n'était qu'un prélude à d'autres départs tout aussi solennels qui marquaient les étapes essentielles de la vie, comme celui des conscrits pour la gare la plus proche. Chacun de nous a probablement entendu les récits émus de ceux qui vécurent ces moments à une époque où, se déplacer, même pour se rendre dans une petite ville proche, était un acte réfléchi, soigneusement préparé, et dont les péripéties les plus anodines restaient longtemps gravées dans les mémoires comme autant de repères dans la vie des individus.

Y a-t-il vraiment eu une "révolution" des transports automobiles? L'autobus ne fit que raccourcir progressivement les distances et, de ce fait, il contribua peu à peu à banaliser des déplacements autrefois exceptionnels: la fréquentation des bourgs et des villes devint ainsi plus régulière en dehors des temps forts que constituaient les foires et les marchés. L'horizon géographique ne s'élargit pas nécessairement; c'est le temps qui s'organisa différemment, sur un rythme nouveau, et cela fut lourd de conséquences pour l'organisation de l'espace à l'intérieur des différents départements de la région et autour de Toulouse.

Dans un premier temps, dès le début du siècle, les autobus apparurent à beaucoup comme un moyen d'achever l'oeuvre entreprise une cinquantaine d'années auparavant avec la construction des premières voies ferrées. Après l'équipement des grands axes ferroviaires reliant la capitale aux

principales villes du pays, puis ces villes entre elles, après la réalisation de nombreuses lignes d'un intérêt plus régional qui s'y étaient greffées, après le plan Freycinet qui s'était attaché à désenclaver des zones de plus faibles densités où dominaient les activités agricoles, il fallait bien se rendre à l'évidence: la construction des dernières voies ferrées concédées ne progressait qu'avec beaucoup de lenteur. Même en limitant au maximum les dépenses de premier établissement, ce qui augurait mal de la qualité future du service, la modicité des trafics prévisibles ne pouvait laisser espérer un équilibre financier de l'exploitation et les collectivités locales, les conseils généraux surtout, hésitaient à soutenir une aventure dont l'issue ne faisait aucun doute. Pour un investissement beaucoup plus modeste, la création d'une ligne d'autobus présentait moins de risques et il était toujours possible d'en modifier le tracé, de la renforcer, voire de la supprimer en fonction des circonstances. En ce domaine d'ailleurs, les premières initiatives étaient venues de petites affaires privées et quelques lignes avaient vu le jour près des principales gares des chemins de fer en remplacement des anciens services de correspondances traditionnellement assurés par des véhicules hippomobiles. Peu nombreux étaient toutefois les candidats lorsque, dans des contrées peu peuplées et médiocrement actives, il s'agissait d'assurer un service régulier répondant aux mêmes exigences de service public que celles qui étaient imposées aux plus modestes des chemins de fer secondaires (fréquences, itinéraires...)

Dès les années 1910-1913, les conseils généraux et les communes durent donc s'engager dans une politique de subventions pour encourager l'établissement de certaines lignes rurales d'autobus qui semblaient répondre à l'intérêt général. Dans l'Aveyron, les besoins de la poste hâtèrent le mouvement, mais les premières lignes subventionnées, ouvertes en 1912 (Rodez-Conques, Saint-Affrique—Saint-Sernin, Montbazens—Villefranche et Entraygues-Aurillac) restaient dans l'étroite dépendance du réseau ferroviaire qui leur fournissait marchandises et voyageurs et vers lequel elles rabattaient un trafic supplémentaire (**408**).

Il en fut de même en Ariège où, en 1909, un hôtelier de Quillan entreprit d'établir un service régulier d'autobus entre sa ville et Foix avec l'aide du Conseil général: il escomptait ainsi apporter une solution aux problèmes posés sur cet itinéraire par l'absence d'une voie ferrée pourtant inscrite au plan Freycinet mais dont la seule section Foix-Bélesta venait à peine d'être concédée à la Compagnie du Midi. Dans ce département aussi, on ne peut vraiment parler d'un réseau d'autobus autonome qu'au début des années 1930.

"Longtemps le car resta fidèle à son rôle de complément de la voie ferrée. Vers 1925, quinze ans après la création de la première

ligne d'autocars, il n'existe pas encore de véritable réseau automobile. Les lignes de cars restent isolées. Tantôt elles suppléent aux lacunes du réseau ferroviaire, tantôt elles ne sont que les affluents de ce dernier... Aucune ligne ne se risque encore à doubler les tramways ou les voies ferrées normales."

M.Chevalier. (**297**) p.981.

Partout, les annuaires départementaux ou les archives locales fragmentaires révèlent la multitude de ces initiatives, parfois sans lendemain, qui furent presque toujours l'oeuvre d'artisans ruraux et fort rarement celle d'entrepreneurs urbains, comme le soulignait A.Meynier pour l'Aveyron en 1930.

"Outre les lignes subventionnées, régulières, assurant au moins un service quotidien dans chaque sens, existe une foule d'entreprises secondaires, exploitées par des artisans de village et faisant le voyage à la ville un certain nombre de fois par semaine, au moins naturellement les jours de marché et de foire. L'horaire est établi d'une façon très approximative pour répondre aux désirs des agriculteurs(qui souhaitent) *se rendre le matin à la ville, et en revenir vers le milieu de l'après-midi."*

A.Meynier. (**408**) p.177

Les choses évoluèrent très vite dans les années 1930 et, lorsque à la veille de la guerre, on s'efforça de mettre un peu d'ordre dans l'écheveau des lignes d'autobus conformément à la politique de coordination rail-route préconisée par le gouvernement, il fut d'abord nécessaire de dresser un inventaire le plus complet possible des services existants.

La tâche s'avéra fort complexe car, jusque là, la création d'une ligne d'autobus n'était soumise à aucun contrôle et une simple déclaration à la préfecture suffisait. Or, au cours de la décennie précédente, les transports collectifs routiers de voyageurs avaient connu un essor spectaculaire. Les autobus avaient non seulement complété les réseaux ferroviaires en s'insinuant entre leurs lignes ou en les prolongeant, mais ils commençaient aussi à les concurrencer très sérieusement sur certaines liaisons.

L'étude exhaustive des services routiers créés pendant les années 1920-1930 est quasiment impossible car aucun document fiable n'en donne une liste complète, qui se modifia d'ailleurs constamment. Il faut donc se référer, lorsqu'ils ont été conservés, aux documents élaborés par les services des Ponts-et-Chaussées, dans le cadre de chaque

département, lors de la préparation des opérations de coordination. Mais cela n'est pas toujours possible et, en Haute-Garonne par exemple, la quasi totalité de ces documents ont été détruits lors d'un incendie pendant la dernière guerre.

Conformément aux décrets de 1934,1935 et 1937, chaque conseil général dut en effet soumettre au Ministère des travaux publics un "Plan d'organisation des transports publics de voyageurs" indiquant avec précision les services ferroviaires et routiers qu'il était souhaitable de maintenir, ceux qu'il fallait supprimer ou dont il était nécessaire de modifier la consistance (itinéraires, horaires, tarifs...) A cette occasion, il fut donc procédé à un recensement complet des dessertes existantes dont les résultats semblent dignes de foi dans la mesure où l'on devait prévoir des compensations pour les entreprises qui seraient contraintes de réduire ou de modifier leurs activités. Sur la base de ces recensements et en utilisant quelques documents antérieurs plus fragmentaires (annuaires départementaux, indicateurs horaires divers), on s'attachera surtout à retracer ici l'évolution des transports collectifs de voyageurs dans le département de la Haute-Garonne où, compte tenu des besoins, elle présente la plus grande complexité. Quelques exemples pris dans les départements voisins suffiront à préciser ou à nuancer les conclusions et les réflexions qu'inspire cette analyse.

a) le rôle des conseils généraux et le renforcement du cadre départemental.

L'étoile ferroviaire constituée autour de Toulouse était particulièrement riche. Quand furent créés les premiers services d'autobus, elle se renforçait encore car plusieurs lignes secondaires construites ou programmées devaient s'insinuer entre ses principales branches déjà en place depuis plusieurs décennies (cf. 3° partie). Tout cela avait de quoi décourager les initiatives des transporteurs routiers. De son côté, le Conseil général qui s'était tardivement engagé, en 1894 d'abord, puis en 1901-1903, à promouvoir et à subventionner un réseau de voies ferrées secondaires, ne pouvait qu'être fort réticent envers d'éventuels concurrents routiers. Mais, très sensible aux besoins des populations rurales mal desservies par les chemins de fer, il n'en fut pas moins l'un des premiers de la région, en 1911, à organiser quelques lignes d'autobus. Il en confia d'abord l'exploitation à une entreprise de Villepinte dans l'Aude, puis, très vite, à une société des Transports Economiques Départementaux (TED).

Il s'agissait de "désenclaver", comme on dirait aujourd'hui, quelques chefs-lieux de canton en les reliant entre eux — lignes Caraman-Cintegabelle par Calmont— ou à la gare du chemin de fer la plus proche. Des lignes furent ainsi établies vers Saint-Gaudens à partir de Boulogne-sur-Gesse et de Saint-Béat, ou entre Bourg-Saint-Bernard et Lanta, modeste station située à 15 kilomètres sur la ligne secondaire Toulouse-Revel. Un service était également prévu pour

renforcer les relations entre deux bourgs, Saint-Martory et Boussens, pourtant dotés d'une gare chacun sur la grande voie ferrée Toulouse-Bayonne, mais trop proches (15km) pour que les trains empruntant cette ligne s'y arrêtent systématiquement. Quant aux deux omnibus quotidiens, dans chaque sens, ils ne répondaient qu'imparfaitement aux besoins de la vie locale.

Au total, cinq lignes d'autobus modestes, totalisant 175 kilomètres, tel fut le premier acte du Conseil général dans l'organisation des transports routiers. C'était sans doute trop ou trop peu. Trop pour éviter qu'au nom de la justice distributive d'autres bourgs ne réclament à leur tour une desserte routière. Trop peu, compte tenu des besoins réels de certains cantons ruraux encore isolés. Dès 1913, il fallut donc établir une nouvelle convention avec les TED et concéder neuf lignes.

Premier réseau (exploité en 1913)

-Toulouse-Verfeil par Lavaur:	29 km
-Toulouse— Saint-Félix-Lauragais:	43 km
-Toulouse-Nailloux-Montgeard:	40 km
-Saint-Gaudens— Boulogne-sur-Gesse, par Saint-Marcet:	30 km
-Saint-Gaudens -Montréjeau par la la RN 113:	15 km
-Saint-Gaudens— Salies-du-Salat— Arbas:	40 km
-Saint-Gaudens-Saint-Béat:	13 km
-Boulogne-sur-Gesse— Boussens par Aurignac et Saint-Martory:	42 km
-Carbonne-Cassagnabère:	45 km
Total	297 km

Source: Conseil général de la Haute-Garonne.

L'option était claire: les lignes d'autobus du département se voyaient assigner pour rôle de compléter le maillage de l'espace qu'assuraient déjà les voies ferrées. A la différence des cinq premières concédées deux ans auparavant, et dont certaines n'avaient eu qu'une existence éphémère, elles commençaient à s'organiser en réseaux centrés sur Toulouse et Saint-Gaudens. Les trois lignes convergeant vers Toulouse s'insinuaient entre les voies ferrées de la Compagnie du Midi et les chemins de fer secondaires de la CCFSO pour atteindre des zones rurales encore isolées dans les collines du Lauragais, Saint-Félix, par la vallée de la Saune, Montgeard, Nailloux, Verfeil. Il en était de

même autour de Saint-Gaudens dont l'attraction était ainsi reconnue sur la partie méridionale du département. Seules deux lignes échappaient à cette polarisation et reliaient plus directement les bourgs de Boulogne-sur-Gesse (1760 habitants en 1911) et de Cassagnabère (1096 hab) aux gares de la Compagnie du Midi les plus proches, Boussens, Saint-Martory et Carbonne, tout en desservant au passage deux autres gros bourgs: Le Fousseret (1 748 hab) et Aurignac (1234 hab).

Mais il ne s'agissait là, semble-t-il, que d'un premier pas, puisque le Conseil général de la Haute-Garonne avait aussi concédé à la TED un deuxième réseau en précisant bien qu'il s'agissait d'un essai dont les résultats orienteraient la décision définitive. Et dans son rapport de 1913, l'Ingénieur du Département avait bien précisé ce point:

> *"Selon les résultats encore peu probants d'ailleurs pour certaines lignes qui ne sont ouvertes à l'exploitation que depuis peu de temps, on modifiera encore, s'il est nécessaire, la consistance du nouveau réseau."*
>
> Rapport du Préfet au Conseil général. 1913.

Sur les six lignes qui constituaient ce second réseau, trois seulement avaient été mises en exploitation en 1913 avec un aller-retour quotidien.

Exploitées.	
-Saint-Félix-Lauragais— Revel:	10 km
-Toulouse-Bourg-Saint-Bernard:	26 km
-Montgeard-Caraman par Villefranche-de-Lauragais:	30 km
	56 km
A mettre en exploitation.	
-Saint-Gaudens— Boulogne-sur-Gesse par Lodes:	30 km
-Cintegabelle-Calmont:	12 km
-Noé— Pouy-de-Touges par Bérat	25 km
	67 km

Ces lignes répondaient à la même logique géographique que les précédentes mais rien ne semblait définitivement fixé: la souplesse d'une exploitation par autobus permettait de modifier la consistance des services au gré des circonstances, ce dont on ne se priva pas.

Les choses évoluèrent très vite après la guerre et, dès 1925, le Conseil général dut remettre un peu d'ordre dans le réseau d'autobus qu'il subventionnait et qu'il avait enrichi peu à peu de façon très empirique. Par une nouvelle convention, il concéda alors 42 lignes à la société des TED en distinguant deux réseaux: le premier (441 km) correspondait à 14 lignes régulières exploitées au moins avec un aller-retour quotidien et dont la subvention (1795F/km), supérieure au rendement moyen (1392F /km)était en partie compensée par l'Etat; 28 autres lignes formaient le second réseau et ne fonctionnaient que certains jours grâce à une subvention de 1712F/Km pour une recette moyenne très inférieure (927F/km), la subvention étant dans ce cas entièrement à la charge du Département. Enfin, et il s'agissait d'une nouvelle étape dans l'organisation des transports routiers de voyageurs sous l'égide du Conseil général, 15 lignes d'autobus non concédées, exploitées par des entrepreneurs indépendants à raison de 1 à 4 aller-retour par semaine, recevaient elles aussi une subvention variable, l'assemblée départementale ayant estimé que leur création ou leur maintien servait l'intérêt général et répondait aux principes de la justice distributive malgré une rentabilité incertaine.

Par la suite, chaque année, la liste des entreprises subventionnées fut révisée et des avenants permirent de modifier le réseau des TED. A la différence des transports ferroviaires, les transports routiers laissaient la possibilité d'ajuster en permanence l'offre à la demande...ou aux voeux des conseillers généraux soucieux des intérêts de leurs cantons. En 1935, la distinction entre les deux réseaux des TED fut d'ailleurs supprimée et cette société se vit alors confier l'exploitation de 29 lignes régulières et de 10 lignes "irrégulières" (foires et marchés) ou saisonnières (itinéraires touristiques dans les Pyrénées). Ces lignes s'organisaient de plus en plus nettement autour de Toulouse (12 lignes régulières et 2 occasionnelles) et de Saint-Gaudens (6 et 5); les autres (12 et 3) assurant toujours la correspondance entre les gares de chemins de fer (Aspet, Boussens, Montréjeau, Luchon...) et des bourgs ruraux distants de 1 à 20 kilomètres.

Au même moment, en 1935, le Conseil général de la Haute-Garonne subventionnait vingt antreprises artisanales pour l'exploitation d'une quarantaine de lignes dont certaines formaient de mini-réseaux autour de quelques bourgs, voire de simples villages. Mais à la différence des réseaux centrés sur Toulouse et Saint-Gaudens qui acheminaient la population rurale vers ces villes, il s'agissait de réseaux qu'on pourrait dire "centrifuges". Avec un seul véhicule, un même artisan arrivait parfois à exploiter quatre ou cinq lignes n'assurant sur chacune qu'un service par semaine en fonction du calendrier des foires et des marchés dans les bourgs voisins. Ainsi, la société Angla installée à Saint-Plancard (600 habitants en 1936) recevait une subvention de 10 000 francs pour desservir selon les jours, à raison d'un aller-retour, Boulogne-sur-Gesse, Saint-Gaudens

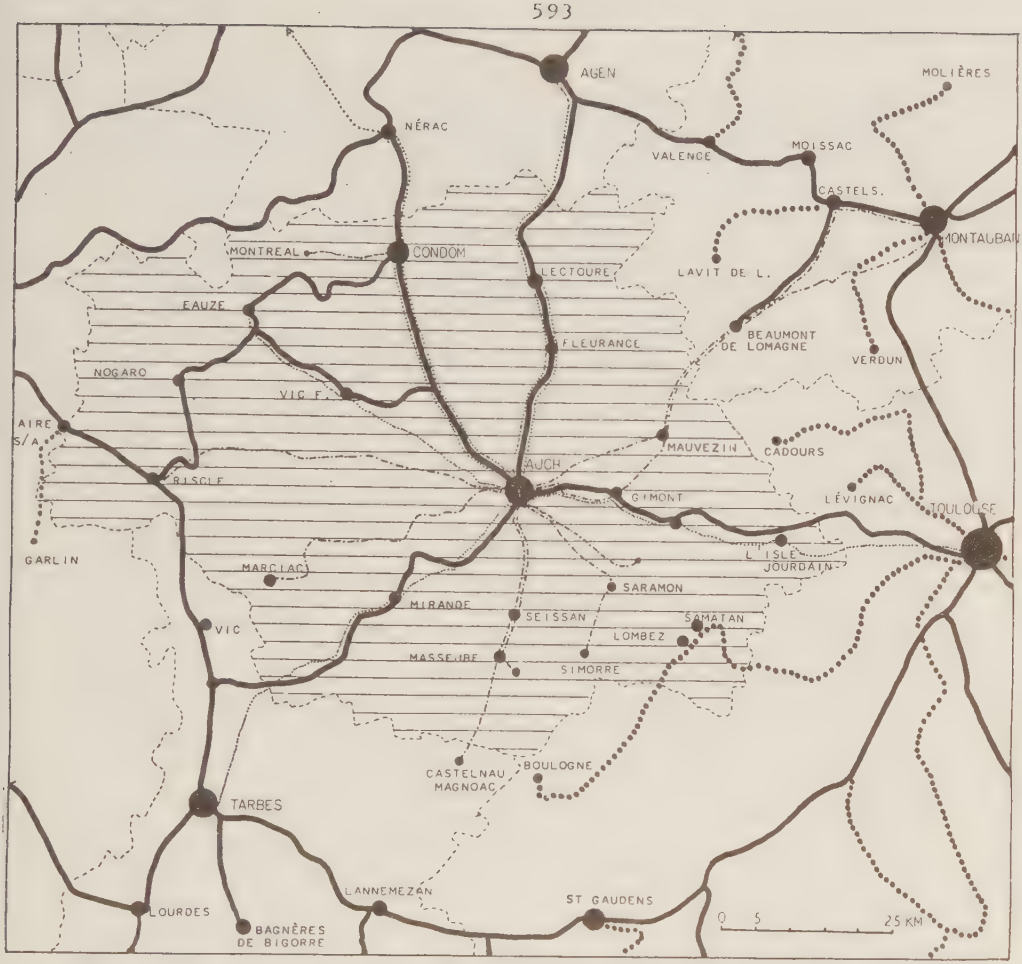
par Loudat, Saint-Gaudens par Balesta, Montréjeau par Laroque, Montréjeau par Le Cuing et Montréjeau par Gensac. De la même façon, Guérin, pour 11 500 francs, effectuait le transport des voyageurs à partir de Villefranche-de-Lauragais, selon les jours vers Caraman (17km), Calmont (22km), Revel (36km) et Montgeard (13,5km). D'autres, au contraire, assuraient un service plus régulier, à raison d'un aller-retour quotidien sur un même itinéraire, tel Lacoste entre Toulouse et Mauvezin (35 km) pour une subvention de 1F par km ou Serres et Solomiac, entre Revel et Toulouse par la vallée de la Saune, pour 1,50F le km.

Ainsi, directement en concédant certains services ou indirectement en subventionnant des entrepreneurs privés, le Conseil général de la Haute-Garonne jouait-il un rôle appréciable dans l'organisations des transports collectifs routiers, veillant à doter chaque canton d'une desserte correcte. Mais dans les zones peu peuplées et peu actives, les transporteurs routiers n'avaient accepté de contribuer à cette politique qu'en échange de subventions dont ils réclamaient sans cesse la révision en hausse. En 1935, la contribution du Département au fonctionnement des différents services de transport de voyageurs dont il avait encouragé la mise en place ou le maintien s'élevait à 7 435 181 francs. Sur ce total, 57,5% étaient destinés aux voies ferrées secondaires, 3,7% aux tramways suburbains de Toulouse, et le reste se répartissait entre les différents transporteurs routiers: 22,8% à la société des TED, 2,8% aux petites entreprises privées exploitant des lignes subventionnées et 13,1% aux lignes d'autobus de la banlieue toulousaine concédées à la STCRT.

On a sans doute trop méconnu cette action multiforme des conseils généraux dont les conséquences sur l'organisation de l'espace ont été essentielles. Si l'on excepte de rares cas de coopération interdépartementale, c'est presque toujours dans le cadre strict de chaque département qu'elle s'est développée assurant à ces unités administratives une cohérence économique et sociale dont les chefs-lieux et quelques rares villes sous-préfectures suffisamment autonomes furent les principaux bénéficiaires, comme on l'a constaté au chapitre précédent.

En 1933, dans l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, on comptait 7 923 kilomètres de lignes d'autobus subventionnées — soit 12,8% du total national— ; l'Etat apportait sa quote-part au fonctionnement de près de la moitié d'entre elles, en faisant un effort particulier pour les départements les moins bien dotés en voies ferrées, comme l'Ariège et l'Aveyron (Annuaire Statistique de la France. 1935)

En complétant un réseau ferroviaire conçu en fonction d'une hiérarchie urbaine encore très proche de la hiérarchie administrative que la révolution industrielle trop modeste n'avait guère modifiée depuis le milieu du XIX° siècle, les conseils généraux n'ont fait qu'achever l'unification de l'espace national entreprise par les compagnies



DÉPARTEMENT DU GERS

VILLES, ET BOURGS PRINCIPAUX

VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL

LIGNES D'AUTOBUS SUBVENTIONNÉES

LIGNES D'AUTOBUS "LIBRES"

FIG. 14 . LA DESSERTE D'AUCH PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 1935.

Sources. Indicateurs ferroviaires. Annuaire du Département du Gers. 1935.

de chemins de fer, sous le contrôle du pouvoir central, plusieurs décennies auparavant. En Midi-Pyrénées, cette unification économique, sociale et culturelle s'est largement réalisée sur la base d'un découpage territorial plus ancien, né de la volonté d'unification politique qui avait triomphé au moment de la Révolution française. Unification politique que la menace extérieure — la Patrie en danger — puis le régime impérial avaient assortie d'une organisation très centralisée.

L'exemple du Gers est à cet égard révélateur, plus encore que celui de la Haute-Garonne où le rôle"régional" de Toulouse fausse un peu l'analyse. En 1935, les pouvoirs publics subventionnaient dans ce département une cinquantaine de lignes régulières d'autobus. Déjà bien desservie par les voies ferrées qui y convergeaient, Auch était ainsi devenue plus facilement accessible pour une grande majorité des habitants résidant dans les cantons qui lui étaient rattachés administrativement et aucune autre ville du département ne bénéficiait d'une telle situation. Toutefois, le Conseil général avait pris soin de n'accorder son aide financière qu'aux services routiers qui n'étaient pas susceptibles de concurrencer les chemins de fer. Par contre, en facilitant les liaisons entres les cantons ruraux et Auch ou certaines gares, sa politique ne pouvait qu'apporter un trafic supplémentaire au réseau de la Compagnie du Midi. Les entreprises de transports routiers n'avaient pas eu de tels scrupules, au contraire. C'est tout naturellement sur les itinéraires les plus fréquentés qu'elles s'efforçaient de trouver une clientèle fidèle et suffisamment nombreuse pour que l'exploitation d'un service régulier soit rentable. Or, pour cette raison précisément, la quasi totalité de ces itinéraires étaient déjà dotés de voies ferrées.On ne s'étonnera donc pas de constater qu'à de rares exceptions, les grandes lignes d'autobus dites "libres" (non subventionnées) desservant Auch en 1935, aient formé un réseau très proche du réseau ferroviaire (fig. 14). Dans un département où aucune voie ferrée n'était empruntée par des trains rapides ou express, la lutte entre les omnibus ferroviaires et les autobus fut possible dès que ces derniers bénéficièrent de perfectionnements techniques: en 1935, le meilleur train effectuait le trajet Auch-Toulouse en 2h24, alors que les autobus les plus rapides ne mettaient plus que 2heures.

S'esquissait ainsi un partage des rôles entre les conseils généraux attentifs aux relations campagnes-villes et les entreprises de transports routiers non subventionnées, plus intéressées par les relations interurbaines, ce qui ne pouvait avoir que des conséquences inquiétantes pour les finances publiques. Les lignes "rurales" ne fonctionnaient qu'à l'aide de subventions et les lignes interurbaines en concurrençant les chemins de fer aggravaient encore leur déficit dont la charge pesait de plus en plus lourdement sur le budget de l'Etat ou des collectivités locales. Mais si l'on pouvait concevoir un réseau cohérent de lignes

rurales dans le cadre étroit d'un département, pour les entrepreneurs privés de transports routiers, les meilleures relations interurbaines ne pouvaient s'établir, presque toujours, qu'à l'échelle de la région, entre des villes suffisamment peuplées et actives pour induire un trafic régulier.

b) la multiplication des services routiers et l'ébauche d'un réseau régional d'autobus autour de Toulouse.

En l'absence d'une autorité politique ou d'un relais administratif entre le gouvernement central et les départements, le développement des transports routiers de voyageurs dans un cadre régional relevait presque exclusivement de l'initiative privée. De tels transports n'étaient concevables que pour des relations interurbaines assurées par le rail depuis longtemps. A la différence de ce qui se passait pour les autobus assurant le transport des voyageurs des campagnes vers les villes, il ne pouvait donc être question d'espérer une aide quelconque des pouvoirs publics soucieux de protéger les chemins de fer d'une concurrence nuisible à leur équilibre financier. Quant à concevoir un système de liaisons d'intérêt régional dans lequel des lignes routières complèteraient le réseau ferroviaire en corrigeant si nécessaire la rigidité de certains tracés qui avaient laissé un peu trop à l'écart quelques grosses agglomérations de population, cela relevait de l'utopie. A l'absence d'une structure de coordination à compétence régionale, s'ajoutaient en effet les inconvénients d'une gestion de plus en plus centralisée des transports ferroviaires. En mettant fin à l'existence du seul réseau de chemins de fer qui n'était pas centré sur Paris, celui du Midi, la nationalisation de 1937 et la nouvelle organisation de la SNCF ne firent qu'achever un processus déjà engagé en 1933 avec les fusions de l'exploitation du P.O et du Midi. Elles ruinaient tous les espoirs qu' avaient pu susciter, dans les années 1920, une politique ferroviaire semble-t-il plus attentive aux problèmes de développement économique régional, quand la Compagnie du Midi s'était efforcée d'attirer des industries nouvelles avec son programme d'électrification ou lorsque, en collaboration avec le P.O, elle avait encouragé les agriculteurs de la Moyenne-Garonne à développer la production de fruits et légumes dont l'expédition se faisait par voie ferrée (**657**).

Créer des lignes d'autobus interurbaines à l'échelle de la région toulousaine, c'est-à-dire bien au-delà du seul département de la Haute-Garonne, sans l'appui, voire contre la volonté des pouvoirs publics, fut longtemps considéré comme une entreprise téméraire. Cela supposait presque toujours que l'on osât affronter les puissantes compagnies ferroviaires sur leur propre terrain en proposant des services de qualité comparable et, si possible, à des prix plus avantageux. La chose n'était pas impossible lorsqu'il s'agissait de voies ferrées secondaires construites à l'économie avec pour seul souci de desservir le

maximum de bourgs et de villages par des trains omnibus. L'opération était beaucoup plus risquée sur les grands itinéraires bien équipés, parfois électrifiés, où circulaient des trains plus rapides et plus fréquents. C'était là pourtant que les transporteurs routiers pouvaient espérer trouver la clientèle la plus nombreuse. Encore fallait-il la convaincre d'emprunter des autobus. Dans tous les cas où la voie ferrée s'éloignait un peu trop des agglomérations de population — gros villages, bourgs, beaucoup plus rarement petites villes — , la souplesse du transport routier était un atout et le service proposé pouvait être mieux adapté dans le détail à la répartition de l'habitat.

Engagée timidement dans les années 1920, la lutte entre le rail et la route pour le transport des voyageurs devint de plus en plus vive dans la décennie suivante. La carte des lignes d'autobus fonctionnant entre Toulouse et le reste de la région en 1937 donne une assez bonne idée des progrès accomplis par les transports routiers. On dénombrait à ce moment là 77 lignes d'autobus aboutissant à Toulouse (desserte de la banlieue exclue) dont 57 avaient une fréquence au moins égale à un aller-retour quotidien, les 20 autres étant simplement exploitées à raison de 1 à 4 services par semaine. Cela représentait environ 90 départs et 90 arrivées chaque jour à Toulouse. Parmi ces lignes se trouvaient bien sûr celles qui étaient concédées par le Département —une quinzaine—, mais les plus nombreuses relevaient de l'initiative privée et ne bénéficiaient d'aucune aide publique. Certaines assuraient des liaisons avec des bourgs ruraux dépourvus de voies ferrées et situés dans un rayon de 50 kilomètres autour de Toulouse, en Haute-Garonne, et surtout dans les départements voisins (Gers, Tarn-et-Garonne, Tarn, Ariège). D'autres, par contre, étaient destinées au transport interurbain et concurrençaient directement le train. Si cela se comprend lorsque la route offrait un trajet plus direct que la voie ferrée ou évitait des correspondances mal-commodes (lignes vers Castres, Beaumont-de-Lomagne, Millau, Graulhet...), dans de nombreux autres cas, il faut y voir la manifestation d'une lutte beaucoup plus serrée entre les deux modes de transport qui s'explique par les progrès considérables réalisés par les transports routiers en l'espace de quelques années.

La compétition était particulièrement vive entre Toulouse et Carcassonne. La Compagnie du Midi possédait pourtant là une des meilleures lignes de son réseau et proposait 12 services quotidiens dans chaque sens, deux directs, sans arrêt intermédiaire, six semi-directs avec desserte des principales stations (Villefranche-de-Lauragais, Castelnaudary, Bram...), et quatre omnibus, le trajet demandant selon les cas de une à deux heures. En 1937, deux transporteurs routiers proposaient de leur côté 26 services aller-retour quotidiens — 13 chacun — sur le même itinéraire, ce qui, après harmonisation de leurs horaires, donnait un départ de Toulouse pour Carcassonne toutes les demi-heures, entre 6h du matin et 19heures!

Pour être un peu moins spectaculaire, la concurrence sur Toulouse-Albi-Carmaux était également fort active. Entre Toulouse et Albi, les trains effectuaient le trajet dans un temps variant entre 1h07 et 1h52, la liaison ferroviaire étant assurée par 8 services quotidiens dans chaque sens, desservant pratiquement toutes les gares. Trois transporteurs routiers proposaient quant à eux sept aller-retour quotidiens sur le même itinéraire, par Gaillac, avec des départs de Toulouse alternés, dans les créneaux horaires laissés libres par le rail. Un autre assurait la liaison Toulouse-Albi par Graulhet deux fois par jour et offrait ainsi une prestation qui concurrençait moins directement la voie ferrée. Il n'en était pas de même des quatre relations quotidiennes Toulouse-Carmaux, via Gaillac et Albi, et des deux autres établies entre Toulouse et Gaillac, dont les horaires témoignaient d'un partage évident des tâches entre tous les transporteurs empruntant la RN88.

DEPARTS DE TOULOUSE	
TRAINS	AUTOBUS via Gaillac
	5h35
6h	
	8h
8h12	
	9h30
	10h
	10h45*
11h06	
13h12	
	14h
	15h30
	16h
	16h30
16h42	
	17h
	17h30*
	18h
18h11	
19h45	
	20h
21h25	

*services Toulouse-Gaillac

Tableau n° 34 . Les relations voyageurs Toulouse-Albi-Carmaux via Gaillac en 1937.

Sources. Indicateur P.O/Midi et Bulletin Municipal de Toulouse.

Sur d'autres itinéraires moins peuplés ou moins faciles à desservir, les autobus ne jouaient qu'un rôle plus modeste. Toujours en 1937, entre Toulouse et Auch par exemple, où ne circulaient que 4 trains omnibus par jour, on ne comptait que 4 aller-retour quotidiens par la route, dont 2 à destination de Vic Fezensac, les bourgs situés sur le trajet (L'Isle-Jourdain, Gimont...) ne bénéficiant pas, quant à eux, de services spécifiques.

La carte des liaisons régulières par autobus à partir de Toulouse donne une très bonne idée de l'extension de ce que devait être la région toulousaine à la veille de deuxième guerre mondiale car dans un régime de concurrence, où l'autobus permettait d'ajuster constamment l'offre à la demande de transport dans l'espace, n'étaient maintenues en activité que les lignes dont la fréquentation était suffisante. Par rapport à l'actuelle région Midi-Pyrénées, échappaient semble-t-il à l'attraction directe de Toulouse la partie orientale du Gers, l'Aveyron au-delà de Villefranche-de-Rouergue, Rodez et Millau, la quasi-totalité du Lot et les Hautes-Pyrénées à l'exception du grand axe de circulation du piémont entre Tarbes et Lannemezan. Dans le Lot-et-Garonne et l'Aude, aujourd'hui rattachés à l'Aquitaine et au Languedoc-Roussillon, les seules liaisons avec Toulouse s'établissaient par l'intermédiaire de la grande route des deux-Mers menant à Agen et Carcassonne, et accessoirement par la vallée de l'Aude jusqu'à Quillan. Malgré l'excellente desserte ferroviaire sur l'axe Bordeaux-Sète, le trafic semble avoir été suffisamment dense pour justifier l'établissement et le maintien de nombreux services routiers parallèles. Le cas du Lot mériterait d'être examiné avec attention: en 1937 un seul service d'autobus commençait à relier ce département à Toulouse certains jours de la semaine, mais il intéressait plutôt le Tarn-et-Garonne et l'Aveyron, conduisant à Figeac par Villefranche-de-Rouergue: il permettait d'effectuer l'aller-retour Figeac-Toulouse dans la journée. Quant à la liaison Toulouse-Cahors, elle décourageait sans doute les entrepreneurs de transports routiers car, au-delà de Caussade, la RN 20 traversant le causse peu peuplé, ils ne pouvaient espérer drainer une clientèle rurale nombreuse, ce qui assurait ailleurs leur succès par rapport à une desserte ferroviaire moins souple et plus indifférente au réseau des bourgs. Dans ces conditions, il leur était difficile de lutter à armes égales avec le chemin de fer sur le trajet direct Cahors-Toulouse, où fonctionnaient huit services aller-retour quotidiens — dont trois omnibus— , rapides et express couvrant les 114 km séparant les deux villes en moins de une heure.

Cette convergence des lignes d'autobus vers Toulouse a été le résultat de choix empiriques effectués par de nombreux transporteurs installés dans les villes et les bourgs de la région qui, dès l'origine, conscients des risques financiers qu'ils prenaient, ont d'abord choisi

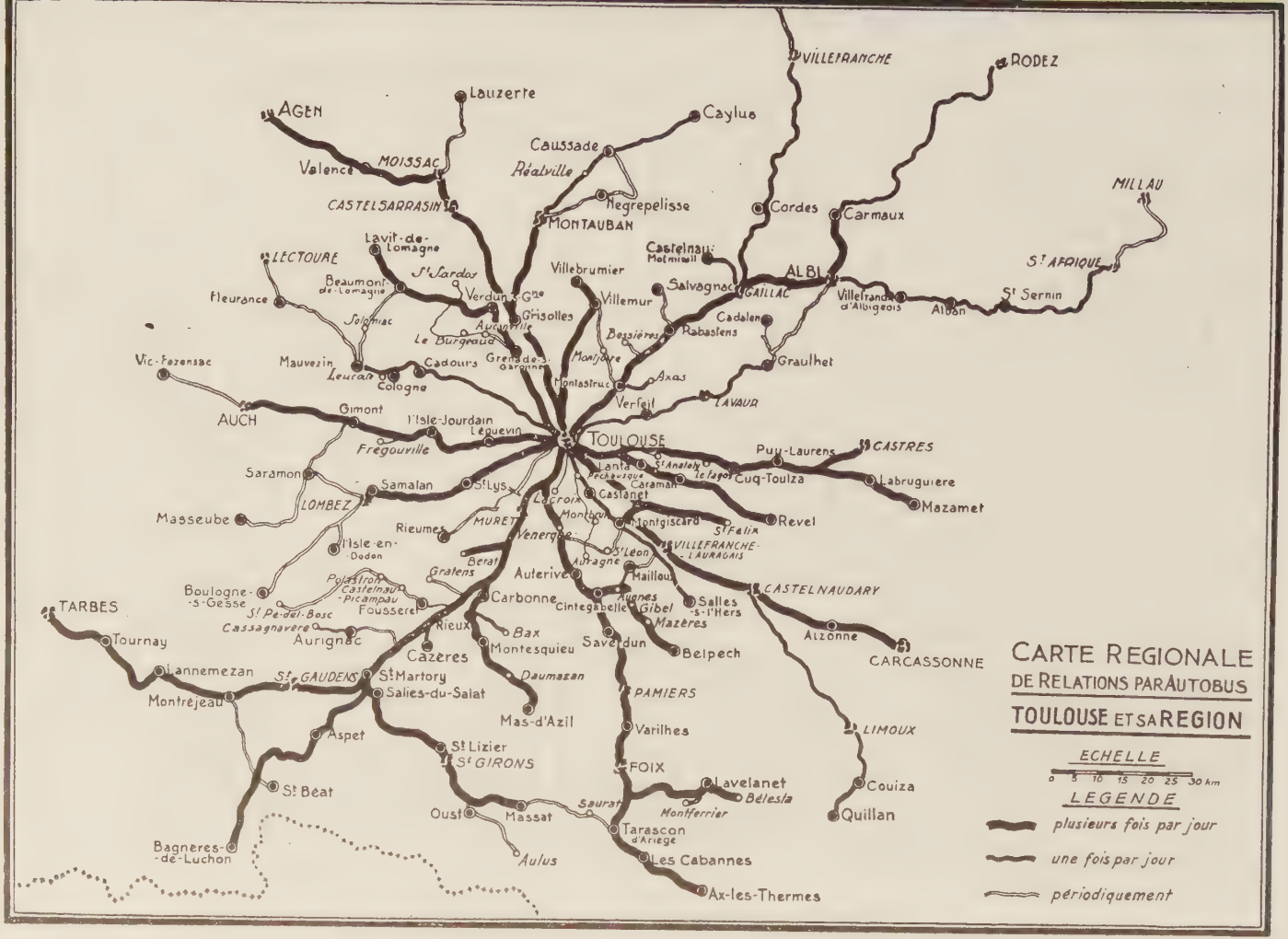


FIG. 15 . LES RELATIONS PAR AUTOBUS À PARTIR DE TOULOUSE EN 1937

d'exploiter les liaisons qui offraient les meilleures perspectives de trafic, c'est-à-dire les liaisons avec les chefs-lieux de départements et avec Toulouse. Tous se sont donc efforcés de trouver à Toulouse un lieu de rendez-vous pour retrouver en fin de journée les usagers qu'ils avaient conduit en début de matinée dans la grande ville.S'explique ainsi l'extraordinaire variété des emplacements retenus: on en comptait 22 différents en 1937, qui correspondaient aux principales places publiques ou, comme au temps des diligences, au voisinage de certains hôtels. La faible représentation des transporteurs toulousains, à l'exception des TED qui possédaient leur propre garage près de la gare SNCF, le grand nombre d'entreprises intervenant dans les transports collectifs de voyageurs et se livrant une âpre concurrence, furent autant de facteurs qui n'encourageaient pas l'établissement d'une gare routière centrale.Les autorités municipales firent preuve d'une relative indifférence devant l'invasion de la ville par les autobus ruraux et interurbains dont elles se contentèrent de dénoncer les inconvénients pour la circulation dans les principales artères. Si l'organisation des transports routiers autour de Toulouse révèle l'existence d'une "région toulousaine" assez bien dessinée dès l'entre-deux-guerres, on ne peut donc dire qu'en ce domaine comme dans d'autres, c'est la ville qui a forgé sa région; tout indique au contraire que la région s'est spontanément tournée,et de plus en plus, vers sa seule grande ville au fur et à mesure que les autobus en rendaient l'accès plus facile

Place Matabiau	Hôtel Clocher de Rodez
Place Lucas	Hôtel Capoul
Place Dupuy	Hôtel Bélus
Place Saint-Georges	
Place Bayard	Rue Bonrepos (TED)
Place de la Trinité	Rue Bayard n°49
Place Victor Hugo	Rue de Metz n°1
Place Rouaix	Rue Constantine
Place Assézat	Rue des Marchands n°40
Place Saint Georges	Allées Jean Jaurès
Place Bayard	Boulevard Carnot (Royal Bar)
	Affenage des Chalets

Les lieux de stationnement des autobus ruraux et interurbains à Toulouse, en 1937.

D'après le Bulletin Municipal.

Fort bien reliée à sa zone d'influence immédiate, Toulouse se trouvait donc au centre d'un remarquable réseau de liaisons ferroviaires et routières qui, dès l'entre-deux-guerres, la mettaient en relation plusieurs fois par jour avec tous les chefs-lieux des départements de l'actuelle région Midi-Pyrénées et avec quelques villes moyennes — Castres, Millau — dont les fonctions tertiaires se diversifiaient. Or, à la même époque, le développement des transports routiers ne cessait de renforcer l'attraction de ces villes sur leur propre environnement et la politique menée par les différents conseils généraux en faveur des autobus ruraux accompagnait cette tendance en lui assignant une assise territoriale précise qui faisait des départements les cadres privilégiés de la vie de relation, soumis à l'influence du seul chef-lieu (Gers, Hautes-Pyrénées, Lot) ou plus nettement organisés autour de deux pôles urbains de même envergure (Rodez-Millau, Albi-Castres) lorsqu'une autre ville moyenne suffisamment éloignée de la ville préfecture faisait figure de "petite capitale" économique. Que les liens tissés autour de ces villes-maîtresses et soutenus par l'appareil administratif qui se renforçait aient été prépondérants, on ne saurait le nier; mais, dès l'entre-deux-guerres, force est de constater aussi, autour de Toulouse, l'existence d'un faisceau de relations suffisamment puissantes pour justifier la création et le maintien de lignes d'autobus interurbaines. Des relations qu'on ne peut assimiler à celles qu'entretenaient les autres chefs-lieux de département avec leur environnement et qui s'expliquent vraisemblablement par l'attraction des commerces et des services rares dont seule était alors dotée la plus grande ville de l'est aquitain. Des relations qui s'établissaient dans un espace assez vaste, aux limites encore très mouvantes et sans existence juridique, qui correspond parfaitement à ces portions d'espace habituellement qualifiées de "régions". Des régions dont les géographes ont toujours pressenti l'existence et dont ils se sont efforcés de décrire les différentes composantes faute d'en saisir vraiment le fonctionnement, parvenant rarement à en proposer une définition satisfaisante pour tous (**4**). Rompant avec des discussions souvent stériles et soucieux d'une "géographie active", B.Kayser en a cependant fort bien précisé les caractères essentiels:

> *"Une région est sur la terre un espace précis mais non immuable, inscrit dans un cadre naturel donné et répondant à trois caractéristiques essentielles: les liens existant entre ses habitants, une organisation autour d'un centre doté d'une certaine autonomie, et son intégration fonctionnelles dans une économie globale.*
>
> *Elle est le résultat d'une association de facteurs actifs et passifs d'intensités variables, dont la dynamique propre est à l'origine des équilibres internes et de la projection spatiale."*
>
> B.Kayser.(**37**) pp.306-307.

2. De la concurrence "sauvage" à la coordination.

Longtemps respectueux du monopole des chemins de fer sur les principales relations "régionales", les transporteurs routiers en furent d'abord les auxiliaires, se contentant d'assurer les correspondances aux gares. Ils se risquèrent ensuite à desservir des zones rurales restées à l'écart des voies ferrées mais, bien souvent, il leur fallut pour cela l'aide des collectivités locales. Dans les années 1930, ils se montrèrent beaucoup plus hardis en proposant des services concurrents du rail et le public leur réserva dans de très nombreux cas un accueil favorable. Les compagnies ferroviaires en ressentirent vite les effets, en particulier celles qui exploitaient des voies ferrées d'intérêt local sur lesquelles il n'était guère possible d'améliorer la qualité des services offerts (confort, rapidité...). Certaines tentèrent cependant de résister, stimulées par la concurrence, en remplaçant pour le transport des voyageurs les convois tractés avec des locomotives à vapeur peu performantes par des automotrices à accumulateurs ou des automotrices diesel. Cela permit de réduire de façon appréciable les temps de parcours: en 1934, par exemple, la durée du trajet entre Toulouse et Boulogne-sur-Gesse fut ramené de 4h15 à 2h48 (**621**). Cela suffit parfois à enrayer une baisse inquiétante du trafic voire à provoquer une reprise sensible (ligne Toulouse-Revel), mais le répit fut de courte durée. Partout ailleurs, il fallut renoncer à poursuivre une exploitation dont les frais fixes étaient trop élevés par rapport aux recettes. C'est la solution qu'avait adopté dès 1932 le Conseil général du Tarn-et-Garonne en limitant à un ou deux jours par semaine la desserte voyageurs sur les voies ferrées d'intérêt local du département. Quelques années plus tard, la CCFSO battit elle aussi en retraite et supprima les services voyageurs sur ses lignes qui souffraient le plus de la concurrence des autobus, Saint-Gaudens-Aspet en 1936, Toulouse-Le Mas d'Azil et Carbonne-Le Mas d'Azil, en 1936 également, Toulouse-Villemur en 1937. Il en fut de même en Ariège avec l'abandon de la ligne Tarascon-Auzat (1932), et dans le Tarn où les lignes à voie étroite qui reliaient Graulhet à Saint-Sulpice, Laboutarié, et Lavaur, cessèrent de fonctionner en 1937. Seules résistaient un peu mieux les lignes secondaires les mieux équipées ou qui, malgré la crise, drainaient un trafic de marchandises suffisant pour compenser un peu les pertes du trafic voyageurs. Sur l'ensemble des lignes de la CCFSO où l'on avait enregistré 908 000 voyageurs en 1913, on n'en comptait plus que 791 000 en 1926 et 561 000 en 1934. Les améliorations apportées à l'exploitation et le transfert sur route de certains services ne permit qu'une reprise éphémère: trains et autobus transportèrent 786 000 voyageurs en 1937. Le déficit avait évolué en conséquence et les années d'avant guerre, où les dépenses n'absorbaient que 80% des recettes, subventions comprises, n'étaient plus qu'un lointain souvenir: en 1934, le rapport était de 1 à 2,26!

Mais la concurrence des transports routiers de voyageurs affectait aussi le trafic de certaines lignes d'intérêt général entrées dans le patrimoine de la SNCF en 1937 et dont le déficit chronique n'avait fait qu'aggraver les dettes des anciennes compagnies privées — P.O et Midi — envers l'Etat depuis la fin de la première guerre mondiale. Dès 1934, malgré son attachement aux principes de l'économie libérale, le législateur en était venu à l'idée d'organiser la concurrence qui mettait aux prises des entreprises travaillant dans des conditions fort différentes car, à la différence des compagnies ferroviaires, les transporteurs routiers n'étaient pas soumis à des obligations de service public et ne supportaient pas de lourdes charges d'infrastructure. Afin de coordonner l'ensemble des transports publics de voyageurs sans remettre en question les situations acquises, on entreprit donc, après concertation avec les parties intéressées, de répartir les différents services entre les compagnies ferroviaires et les transporteurs routiers. Si, comme on le dit parfois, administrer c'est figer, les plans qui sortirent de ces négociations menées à l'échelle de chaque département, en fournissent un magnifique exemple.

A la suite de longues tractations, furent établis des "Plans départementaux pour les transports des voyageurs" où figuraient tous les services à maintenir, les noms des exploitants, les itinéraires, les fréquences et les tarifs. Les conseils généraux les discutèrent en 1938 et ils reçurent en général l'approbation ministérielle dans les mois qui suivirent. Si chacun avait dû faire des concessions, c'est à l'évidence le souci de défendre le rail qui l'avait largement emporté. La jeune SNCF avait bien accepté de fermer certaines de ses lignes marginales au trafic des voyageurs mais il s'agissait pour elle d'une aubaine plutôt que d'un grand sacrifice. En Midi-Pyrénées, c'était le cas de Carmaux-Vindrac, ouverte quelques mois plus tôt, d'Auch-Eauze, d'Auch-Vic-Bigorre, de Saint-Girons-Foix, de Castres-Castelnaudary, de Montauban-Lexos, de Montauban-Saint-Sulpice, de Toulouse-Auch...En fait, des lignes exclusivement desservies par des trains omnibus dont la fréquentation n'avait jamais été brillante. Et ne parlons pas de petits embranchements comme Espalion-Bertholène, ou Tournemire-Saint-Affrique, plus fortement encore concurrencés par les autobus et sacrifiés eux aussi en 1938-1939. La guerre différa quelques fermetures qui ne furent effectives qu'en 1954-1955 (Saint-Girons-Foix, Montauban-Lexos), et seule une ligne, Toulouse-Auch a échappé jusqu'à nos jours aux mesures décidées au nom de la coordination. Le transport des voyageurs y fut pourtant abandonné en 1938, mais il reprit en 1940 et s'est maintenu depuis malgré des menaces périodiques d'abandon.

Après avoir été le centre d'une étoile ferroviaire à cinq branches (vers Toulouse, Agen, Tarbes, Condom et Eauze), Auch semblait la grande victime de la concurrence rail-route pour le transport des voyageurs, le plan départemental ne laissant subister que la ligne Auch-Agen.En

1938, on avait estimé que cette ligne la plus directe (70km) convenait mieux aux relations avec l'extérieur qu'Auch-Toulouse (89km) au profil plus ingrat. Quant au transport des voyageurs à courte distance dans toutes les autres directions, les autobus semblaient mieux adaptés à une demande très diffuse dans un département essentiellement rural qui ne cessait de se dépeupler. Le maintien des services voyageurs entre Toulouse et Auch, alors que l'exploitation a été transférée sur route en 1970 entre Auch et Agen, indique probablement le renforcement progressif des liens avec la métropole de Midi-Pyrénées au cours des trente dernières années, ne serait-ce que du fait de l'organisation régionale actuelle qui a rattaché Agen à Bordeaux et Auch à Toulouse.

Partout ailleurs, l'abandon des services de voyageurs décidé avant guerre a été effectif avant 1960 et dans certains cas, les lignes ont été déclassées puis déposées, la SNCF jugeant inutile de les maintenir ouvertes au seul trafic marchandises. Tel fut le cas de la voie ferrée Montauban-Lexos qui avait été, après Bordeaux-Sète, la seconde ouverte à l'exploitation en Midi-Pyrénées au milieu du XIX° siècle. Depuis l'ouverture de la ligne directe Toulouse-Lexos via Gaillac, qui l'avait court-circuitée, cette section de l'ancien Grand Central n'était plus empruntée que par des trains omnibus circulant entre Montauban et Lexos, alternant avec des convois de plus en plus rares servant à l'expédition de fourrages vers le Bas-Languedoc. On ne peut pas dire qu'ici les transports routiers ont tué le rail car, entre Lexos et Bruniquel au moins, la route était fort peu commode, escaladant à plusieurs reprises les plateaux calcaires et passant ainsi de la rive gauche à la rive droite de l'Aveyron. C'est précisément la perspective de déclasser le chemin de fer et d'utiliser son emprise, tunnels compris, pour tracer une nouvelle route directe suivant le fond de la vallée étroite et encaissée du fleuve qui semble avoir emporté la décision d'abandonner tout trafic ferroviaire sur cet axe dès la fin des années 1930. Il est vrai qu'on avait vu grand à l'origine; la plateforme et les ouvrages d'art étaient construits pour recevoir une double voie et se prêtaient facilement à l'établissement d'une belle route moderne, ce qui n'était pratiquement jamais le cas des autres voies ferrées abandonnées dans les années 1940-1950. Le projet ne se concrétisa qu'après 1955 entre Lexos et Montricoux: dans la plaine, au-delà, vers Montauban, le réseau routier ancien fut par contre jugé suffisant jusqu'au début des années 1970. Mais à ce moment là, pour faire face à l'intensification de la circulation automobile, le Conseil général du Tarn-et-Garonne entreprit de prolonger la route de la vallée entre Montricoux et Montauban en utilisant le tracé de l'ancienne voie ferrée. A brève échéance, cette route au profil harmonieux devrait se raccorder à la voie de contournement est de Montauban.

C'est donc en fonction des services ferroviaires et des services contractuels d'autobus maintenus que furent définies, dans chaque département, les lignes d'autobus "libres" à inscrire au Plan de transport de voyageurs. Le principe de la classification était d'ailleurs fort simple et ne laissait aucun doute sur l'objectif de la politique de coordination qui consistait à défendre en priorité le rail:

- lignes d'autobus à fermer en totalité ou en partie pour supprimer les double emplois avec les lignes ferroviaires maintenues ouvertes au service des voyageurs et avec les services automobiles contractuels.

- liste et répartition entre les entreprises routières des services de transports publics de voyageurs à établir sur les itinéraires jusque là desservis par les chemins de fer

- lignes ou sections de lignes d'autobus maintenues sous certaines conditions d'itinéraires, d'horaires et de tarifs.

- liste de toutes les entreprises dont le plan de transport ne modifie pas les services.

Dans le Tarn par exemple, tout fut mis en oeuvre pour protéger la voie ferrée Rodez-Toulouse via Carmaux, Albi, et Gaillac. Dix-huit transporteurs routiers se virent ainsi imposer l'abandon ou la modification de leurs lignes. Il s'agissait pour certains d'entre eux de supprimer purement et simplement des services qui faisaient double emploi avec les trains: 1 aller-retour quotidien sur 2 pour Pomarède entre Albi et Toulouse, 1 sur 3 pour Besset entre Carmaux et Albi...Dans d'autres cas, une ligne était amputée comme celle qu'exploitait l'entreprise Bouteillé entre Villefranche d'Albigeois et Albi, via Carmaux, à laquelle on imposa un terminus à Carmaux à l'endroit où elle retrouvait la voie ferrée.

Chaque ligne de chemin de fer maintenue ouverte à l'exploitation pour le transport des voyageurs fit l'objet de tractations semblables. Quant aux compensations prévues par les décrets, on avait astucieusement réglé la question en faisant admettre par les bénéficiaires qu'elles consisteraient en *"améliorations de trafic à provenir pour l'ensemble de leur exploitation de la mesure de compression des services routiers dans le département"*. En mettant un terme à la concurrence féroce que se livraient les différents transporteurs routiers, les pouvoirs publics faisaient ainsi l'économie des compensations règlementaires qu'aurait dû entraîner leur politique de défense du rail.

Enfin, pour les services routiers maintenus qui doublaient les voies ferrées, les horaires furent aménagés pour éviter les double emplois et, afin d'empêcher une lutte tarifaire, les transporteurs routiers durent établir leurs prix au-dessus d'un certain seuil: toujours sur l'itinéraire Carmaux-Albi-Toulouse, 26 d'entre eux ne purent proposer des services pour un tarif qui n'égalerait pas au moins celui de la voie ferrée majoré de 10 à 25%.

Pour remplacer les services ferroviaires abandonnés, les candidats furent semble-t-il peu nombreux. C'est que le trafic était bien faible sur ces itinéraires et, à l'exception de la ligne Castres-Castelnaudary, le Conseil général dut octroyer des subventions pour faire inscrire des lignes d'autobus au plan départemental (itinéraire Carmaux-Vindrac par exemple).

Enfin, après concertation, et pour éviter une concurrence néfaste à chacun d'eux, une cinquantaine de petits transporteurs routiers dont l'activité ne pouvait en aucun cas porter tort au trafic ferroviaire, s'accordèrent pour harmoniser leurs services —itinéraires, horaires...— préférant presque toujours la sécurité d'un monopole sur une liaison peu fréquentée aux risques d'un partage commercial du trafic, fût-il soumis à des règles précises.

Conçus à l'origine pour concilier les intérêts du service public sans condamner la libre entreprise routière, les plans départementaux ont pratiquement figé toute l'organisation des transports collectifs jusqu'à nos jours. En effet, un décret de 1949 précisa les principes de la coordination et de l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. Il préconisait l'établissement de nouveaux plans de transports publics de voyageurs dans chaque département —à l'exclusion des transports urbains— où devaient être inscrits de droit les entreprises déjà titulaires de services dans les plans antérieurs et celles dont les droits avaient été reconnus par l'autorité préfectorale depuis. En l'absence de circulaires d'application, dans tous les départements, on se borna à reconduire avec de très légères modifications les plans d'avant-guerre qui sont toujours la référence lorsqu'un litige survient entre transporteurs aujourd'hui encore!

Le décret de 1949 fixait aussi la procédure à suivre pour modifier, même légèrement (horaires, itinéraires...), les plans départementaux révisés. La décison appartient aux préfets après avis d'un Comité Technique Départemental des Transports (CTDT) où sont représentées les parties intéressées: administration, élus locaux, transporteurs et usagers. Chaque demande est transmise au service compétent de la Direction départementale de l'Equipement et fait l'objet d'une consultation des élus concernés (maires, conseillers généraux), des autres transporteurs desservant le même itinéraire ou un itinéraire voisin...Et tout montre que, depuis plus de trente ans, chacun campe sur ses positions et veille jalousement à la défense des droits acquis et inscrits dans les plans départementaux. Des droits qui font partie du patrimoine de chaque entreprise et qui, de ce fait, sont transmissibles lors d'un changement de propriétaire. Là c'est le maire d'une petite commune qui s'oppose à une modification d'itinéraire qu'il juge nuisible à une partie de ses électeurs; ailleurs c'est un transporteur routier qui craint qu'en modifiant son départ de quelques minutes, un concurrent ne le prive d'une partie de sa clientèle habituelle...Et ne parlons

pas des réactions de défense, unanimes ou presque, lorsque un nouveau venu propose de créer un service supplémentaire! On imagine mal les discussions sordides qui s'engagent à cette occasion.

Le système imaginé en 1938-1939 et repris en 1949 n'impliquait pas nécessairement un tel blocage. Mais très vite, le problème s'est déplacé et il n'a plus été question de répartir les rôles entre les chemins de fer et les transports collectifs routiers. Dès le milieu des années 1950, les uns et les autres ont été confrontés à la concurrence de l'automobile individuelle et, tout naturellement, face à un trafic local et régional qui s'amenuisait, ils ont eu tendance à refuser toute nouvelle inscription dans les plans départementaux, chacun soupçonnant celui qui proposait de modifier son service de nourrir quelque arrière-pensée peu avouable. Une telle attitude ne pouvait conduire qu'à la sclérose et faire la part plus belle encore à l'automobile individuelle.

3. Le développement des transports individuels en automobile.

L'extraordinaire croissance du parc des automobiles particulières restera l'une des caractéristiques majeures des années 1950-1980. On a trop souvent analysé les implications économiques, sociales, voire psychologiques du phénomène pour qu'il soit nécessaire d'y insister davantage. En ce domaine, la région Midi-Pyrénées ne présente aucune originalité. En 1933, 60 000 véhicules destinés au transport de personnes y faisaient l'objet d'une imposition, soit 4,3% du total national pour 4,6% de la population. La proportion n'avait guère varié en 1948 et la répartition des 82 000 voitures particulières et commerciales révélait les mêmes écarts qu'avant guerre entre l'Ariège, l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées d'une part, où l'on comptait de 31 à 34 véhicules pour 1000 habitants, et les autres départements dans lesquels la moyenne s'établissait entre 41 (Haute-Garonne) et 56,7 (Gers). La progression fut ensuite lente jusqu'au milieu des années 1950, nettement plus faible que dans l'ensemble du pays: en 1957, avec 120 000 voitures seulement, Midi-Pyrénées ne possédait plus que 3,1% du parc national, mais l'équipement des ménages y présentait moins de contrastes d'un département à l'autre: les extrêmes se situaient entre 1 véhicule pour 15 habitants en Ariège et 1 véhicule pour 10 dans le Gers et la Haute-Garonne. Au cours des dix années suivantes, le parc fut multiplié par 3 ce qui permit de combler le retard par rapport à la moyenne nationale: dès 1963, 4,4% de la population du pays qui vivaient en Midi-Pyrénées possédaient 4,5% des voitures particulières et commerciales. La progression suivit ensuite le rythme général et sur la base des vignettes délivrées (1 093 000 en novembre-décembre 1982), on peut estimer que le nombre de voitures particulières et commerciales en circulation dans la région a augmenté de 66%

par rapport à 1970 et qu'il atteint pratiquement le million aujourd'hui. Avec un véhicule de ce type pour 2,3 habitants, l'équipement des ménages de Midi-Pyrénées est donc légèrement supérieur à la moyenne nationale (1 véhicule pour 2,8 habitants), et rien ne distingue plus les différents départements de la région.

Cette évolution n'a donc rien de spécifique, ce que confirme d'ailleurs l'analyse des immatriculations de véhicules neufs (5380 en 1933 pour les seules voitures particulières et commerciales, 18 333 en 1957, 32 000 en 1962, 48 000 en 1970, 81 000 en 1982), ou celle de la consommation d'essence et de supercarburant qui est passée de 481 millions de m3 en 1964 à 1012 en 1978, et semble s'être pratiquement stabilisée depuis (1008 en 1982). La diminution de la demande d'essence et de supercarburant au cours des dernières années ne saurait cependant être interprétée comme le signe d'une utilisation moins fréquente de la voiture individuelle; elle s'explique en grande partie pár la mise en circulation de véhicules plus sobres et, surtout, par un recours plus fréquent aux moteurs diesel. En effet, la consommation de gas-oil a fait un bond spectaculaire progressant de 67% entre 1974 et 1982, et sa croissance ne s'est pas démentie depuis 1978 (+26% entre 1978et 1982).

Quoi qu'en aient dit nos modernes censeurs, l'automobile a été — et demeure— un remarquable outil. Elle a permis de s'affranchir des systèmes de transports collectifs qui orientaient la vie de relation à l'échelle du département, ou de la région, en fixant les limites spatiales et le rythme. De ce fait, elle ne saurait se réduire à une simple technique nouvelle de transport se substituant au train ou à l'autobus qui permettaient d'effectuer des déplacements de même nature.

> *"Vécue comme un objet permettant d'instaurer une rupture par rapport à l'univers répétitif symbolisé par les trajets domicile-travail, l'automobile est utilisée comme un "instrument de vadrouille", de découverte et d'appropriation de l'espace."*
> M.Bonnet (**450**) p.208.

Que par son coût d'achat et d'entretien, par son coût social...par les comportements qu'entraîne son utilisation quotidienne, l'automobile ait aussi conduit à d'autres servitudes individuelles et collectives, cela ne fait aucun doute. Quant à savoir si ceci a compensé cela, les paramètres sont trop nombreux et beaucoup trop se dérobent à une évaluation chiffrée pour qu'un jugement, quel qu'il soit, ne soit pas aussitôt contesté.

> *"La signification que le public attache aux déplacements sont à rechercher en dehors de l'univers des transports...Et quand on laisse le public s'exprimer, on peut identifier dans son discours deux plans de préoccupations. Le premier correspond au souci*

d'organiser au mieux les activités auxquelles on est contraint: c'est ce dont les techniciens parlent en l'appelant demande...En même temps, se manifeste un second plan de préoccupations, toujours oublié par les techniciens et qui renferme les aspirations à pouvoir jouir de toutes les possibilités offertes par l'espace social... Les revendications du public se situent explicitement au premier de ces niveaux. Mais leur sens ne peut être saisi que dans ces visées de jouissance de l'espace."

R.Fichelet.(**477**). p.226.

Longtemps perçu en fonction de l'organisation des systèmes de transports collectifs, l'espace géographique qui s'étendait au-delà du quartier urbain ou du canton rural a pris progressivement, grâce à l'automobile, une toute autre dimension. Des déplacements qu'il n'était possible d'effectuer qu'une fois par semaine sont devenus quotidiens. Plus rapides et moins coûteux, ils ont complètement bouleversé les relations villes-campagnes et les relations interurbaines, posant en termes nouveaux les rapports espace-temps pour chaque individu et pour la collectivité.

Certes, au siècle précédent, la "révolution ferroviaire" avait elle aussi modifié les traditionnels rapports espace-temps, mais son impact avait davantage affecté les relations interrégionales ou régionales que la vie de chaque jour et l'espace vécu des individus. Du village à la petite ville située à une vingtaine de kilomètres, les communications étaient restées le plus souvent aussi longues et difficiles jusqu'à la création des premières lignes d'autobus. Par contre, le chemin de fer avait considérablement élargi l'horizon géographique des villes qu'il desservait et à partir desquelles, dès les années 1870-1880, grâce à l'interconnexion des réseaux d'intérêt général, il fut possible d'atteindre toutes les régions françaises, même les plus éloignées, voire des pays étrangers.

Mais à la veille de la première guerre mondiale, s'il ne fallait plus que 4 heures pour aller de Toulouse à Bordeaux par le train le plus rapide (256 km), le trajet de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse par la nouvelle voie ferrée d'intérêt local (98km) s'effectuait au mieux en 4h15mn et cela paraissait déjà remarquable car, avant la création des premières lignes d'autobus ruraux, les habitants d'Aurignac, mettaient à peu près le même temps, les jours de marché, pour parcourir les 25 kilomètres qui les séparaient de Boulogne-sur-Gesse.

Si révolution de l'automobile il y eut, ce fut d'abord et avant tout à l'échelle locale par la suppression ou l'atténuation des disparités que le chemin de fer avait introduites entre les agglomérations de population qu'il desservait et celles qui étaient restées à l'écart des

voies ferrées. Pendant un siècle, on avait pris l'habitude de mesurer les distances qui séparaient deux lieux en se référant au temps nécessaire pour aller de l'un à l'autre; avec l'automobile c'est le kilomètrage qui redevenait la référence. Mais cette "revanche" de l'espace sur le temps ne fut longtemps effective que pour des liaisons d'abord locales, puis régionales; elle demeure encore incertaine sur la plupart des grandes relations interrégionales où le rail et l'avion ont beaucoup mieux résisté et conquis de nouveaux usagers.

4. Les relations campagnes-villes et les relations interurbaines de voisinage.

Le développement des transports en automobiles particulières a vite compromis l'équilibre déjà précaire de nombreuses lignes d'autobus dont beaucoup n'avaient vu le jour et ne s'étaient maintenues dans les années 1920-1930 qu'avec l'aide des pouvoirs publics. Face à une baisse inquiétante de la fréquentation, les transporteurs que les plans de coordination départementaux mettaient à l'abri de la concurrence eurent de plus en plus tendance à se réfugier dans une attitude défensive. Au fur et à mesure que de nouvelles catégories sociales accédaient à la possession d'une automobile, les autobus et les omnibus de la SNCF ne furent plus utilisés que par une clientèle "captive", de condition souvent très modeste. Il était donc presque impossible d'envisager une augmentation des tarifs sous peine de décourager cette clientèle, et pour équilibrer les comptes d'exploitation, la seule solution consistait à réduire le plus possible les dépenses, en maintenant en service, par exemple, des véhicules vétustes, peu confortables et peu performants...ce qui décourageait un peu plus les usagers. Les collectivités locales elles-mêmes, confrontées au déficit croissant des services routiers qu'elles subventionnaient, furent presque toujours réduites à de telles pratiques, le service public devenant de plus en plus un service social. La similitude avec le processus de dégradation des transports collectifs urbains dans les années 1950-1970 est particulièrement nette. Les conséquences ont été de même nature: la vie régionale et l'organisation de l'espace ont pu évoluer de plus en plus dans l'indifférence des réseaux de transports collectifs. Dans quelle mesure cela a-t-il bouleversé la hiérarchie bien établie des villes et des courants de la vie de relation au cours des trente dernières années?

a) *la desserte des zones rurales: le déclin des transports collectifs dans les campagnes.*

Furent d'abord touchées les petites lignes artisanales qui desservaient des cantons ruraux où le déclin démographique se cumulant avec la concurrence des transports

individuels ne leur laissa plus qu'une clientèle trop réduite pour justifier leur exploitation régulière. La disparition des services de transports collectifs a souvent eu des conséquences désastreuses pour une fraction de la population qui, du fait de son âge ou de ses revenus modestes, ne pouvait utiliser un moyen de transport individuel pour se rendre, ne serait-ce qu'une fois par semaine, au bourg ou à la ville les plus proches. On aurait tort de penser que l'entraide résolut tous les problèmes: on accepte facilement l'offre d'un voisin possédant une automobile lorsque l'occasion se présente ou dans les cas d'absolue nécessité, on se refuse par contre de solliciter un tel service régulièrement quand l'aide prend des allures d'assistance. Les travaux préparatoires à l'élaboration du schéma régional des transports collectifs ont révélé l'ampleur de ces problèmes dans certaines zones rurales de Midi-Pyrénées.

Au sud de la Haute-Garonne par exemple, dans la vallée de l'Arbas, parmi les 13 communes situées en amont du bourg de Mane, qui regroupaient 2400 habitants en 1975, la plus peuplée, Saleich, en comptait 342 — dont 183 agglomérés —, la moins peuplée, Francazal, 5 seulement. La dépopulation y a été particulièrement intense depuis 1911, date à laquelle on avait recensé là 5250 personnes. Dès 1954, le déclin était très accusé et il ne restait plus que 3140 habitants. Le vieillissement de la population n'a cessé de s'accentuer ensuite et, en 1975, plus de 20% des résidants avaient plus de 65 ans, la proportion dépassant même 40% dans deux communes. Or, après la guerre, au fur et à mesure que leur clientèle diminuait, de nombreux services d'autobus furent supprimés. Depuis l'origine d'ailleurs, la plupart d'entre eux n'avaient vécu que grâce aux subventions du Conseil général de Haute-Garonne. Dès 1913, l'assemblée départementale avait subventionné une liaison Saint-Gaudens-Salies du Salat-Arbas (40 km) dont l'exploitation était confiée aux TED. Elle fut ensuite dédoublée et des services distincts établis entre Arbas et Saint-Gaudens (2 AR quotidiens) et entre Arbas et Salies-du-Salat (1 AR quotidien). La Convention de 1935 entre les TED et le Département enregistra ces modifications et c'est donc en fonction des nouveaux services subventionnés que fut établi le plan départemental de 1938. Afin de ne pas concurrencer les lignes contractuelles, trois petits entrepreneurs locaux se virent imposer quelques légères modifications aux services qu'ils assuraient les jours de foires ou de marchés à Salies-du-Salat ou à Saint-Gaudens: deux d'entre eux exploitaient en effet des services au départ d'Arbas et de Rouède vers Saint-Gaudens le jeudi et vers Salies du Salat le lundi, l'autre n'effectuait qu'une liaison vers Saint-Gaudens, le jeudi également, à partir du village de Saleich. D'autres purent par contre poursuivre leur activité comme auparavant dans la mesure où ils empruntaient des itinéraires non desservis par les autobus des TED: relation biquotidienne entre Saleich et

la gare d'His-Mane-Touille sur la voie ferrée Toulouse-Bayonne, service hebdomadaire Urau-Saleich-Salies-du-Salat par Castagnède et His-Mane-Touille. Outre la société des TED, on comptait donc au moins quatre transporteurs, artisans de village, dont, selon toute vraisemblance, le transport des voyageurs n'était qu'une activité parmi d'autres.

Que reste-t-il de tout cela aujourd'hui? L'indicateur horaire des transports publics de voyageurs établi par la DDE de Haute-Garonne en 1979 mentionne toujours une relation hebdomadaire, le vendredi d'Arbas vers Salies du Salat, assurée semble-t-il par la même entreprise qu'avant guerre, mais prolongée désormais jusqu'à Toulouse, l'aller-retour s'effectuant dans la journée (départ 7h, retour 20h). Le même transporteur exploite également un service Arbas-Saint-Gaudens, le jeudi, pour le marché de Saint-Gaudens ainsi qu'un service Arbas-Salies-du-Salat, le premier et troisième lundi de chaque mois, De son côté, l'entreprise Ortet de Saleich, déjà inscrite au plan départemental de 1938, exploite elle aussi deux lignes de foires et marchés, une fois par semaine, le jeudi vers Saint-Gaudens et certains lundis vers Salies-du-Salat; elle a en outre obtenu l'autorisation d'effectuer un aller-retour d'Urau-Saleich à Saint-Girons les lundis où ne se tient pas le marché de Salies-du-Salat. Toutes les autres lignes, c'est-à-dire toutes les lignes qui étaient desservies quotidiennement ont été fermées, et en particulier celles que subventionnait le conseil général. Les enquêtes menées par le bureau d'études ITER en 1979, lors de la préparation du schéma régional des transports collectifs ont révélé les insuffisances d'une desserte aussi réduite qui laisse à l'écart au moins 40% de la population très dispersée dans cette zone de collines.

Cet exemple n'est pas unique. Beaucoup de cantons ruraux ont été progressivement privés des services de transports collectifs qui les reliaient aux villes ou aux bourgs voisins. Cela ne signifie pas que les rapports campagnes-villes se sont distendus, au contraire. L'automobile a même permis de les renforcer et certains déplacements autrefois hebdomadaires sont devenus quotidiens. Dans les années 1950, tous les collèges possédaient des internats que fréquentaient presque tous les élèves résidant à 10 ou 20 kilomètres; aujourd'hui, les circuits organisés de ramassage scolaire ou le recours à l'automobile familiale — ou les deux se complétant— ont entièrement modifié le rythme de la vie dans ces établissements, les trajets quotidiens remplaçant les sorties hebdomadaires. Et d'expérience, chacun sait bien — les petits commerçants de villages en particulier — que, dans le même temps, le recours aux boutiques de la ville proche, hier exceptionnel, est désormais pratique courante. La médiocrité des transports collectifs en zone rurale pose donc essentiellement un problème social lorsqu'une population âgée, dépourvue de moyens de transports individuels, se trouve de plus en plus isolée au fur et à mesure que disparaissent

les tournées de commerçants victimes elles aussi des habitudes nouvelles d'une majorité d'habitants motorisés qui s'approvisionnent systématiquement dans les commerces du bourg ou de la ville, voire dans des super ou hypermarchés encore plus éloignés. Dans bien des hameaux, seul le téléphone a permis de maintenir sur place les derniers habitants que l'isolement de plus en plus pesant condamnait à l'exode.

Dans les zones moins dépeuplées, celles dont la trame des bourgs et des villages s'est moins anémiée, les transports collectifs ont un peu mieux résisté. Incontestablement, les plans départementaux établis avant guerre ont permis d'éviter qu'à la concurrence sévère des transports individuels ne s'ajoute une concurrence entres les différentes entreprises de transports collectifs qui aurait été fatale à beaucoup d'entre elles.

Il est bien difficile aujourd'hui de démêler l'écheveau de quelques centaines de lignes régulières d'autobus qui fonctionnent dans la région Midi-Pyrénées afin d'établir une typologie satisfaisante. Encore faudrait-il posséder la liste complète des services existants, ce qui suppose un laborieux travail lorsque les bureaux des DDE n'en ont pas effectué un recensement récent pour s'assurer que ces services correspondent effectivement aux plans départementaux que l'on consulte seulement à l'occasion des demandes de modification formulées par les entreprises exploitantes mais dont la mise à jour n'est jamais systématique.

On distinguera ici deux types de lignes qui répondent semble-t-il à des besoins différents et dont le fonctionnement est assez révélateur de l'organisation de l'espace dans la région. Certaines qu'on peut dire "rurales" assurent des liaisons relativement courtes des campagnes vers les villes et permettent d'effectuer l'aller-retour, selon les cas, dans la matinée ou dans la journée. D'autres, au contraire, plus longues, méritent le qualificatif d'interurbaines et nombreuses sont celles qui intéressent au moins deux départements et jouent un rôle "régional" indiscutable. Les premières ont beaucoup souffert, et souffrent toujours de la concurrence de l'automobile individuelle. Les autres sont le plus souvent complémentaires — sinon concurrentes — des dessertes omnibus de la SNCF avec lesquelles elles sont théoriquement coordonnées.

b) les relations campagnes-villes.

En Midi-Pyrénées, toutes les villes, même les moins peuplées, voire certains bourgs aux caractères urbains indéniables sont reliés à leur environnement rural par une ou plusieurs lignes régulières d'autobus. Autour des plus petits centres, les services d'autobus ne fonctionnent que certains jours, le jour de marché bien sûr, et, le reste du temps, une seule ligne assure les relations avec une ville plus importante.

Il faut descendre en bas de la hiérarchie des agglomérations de population pour trouver ce type élémentaire d'organisation dont l'illustration peut être fournie par Rieumes (2341 habitants en 1982) où le marché se tient le premier jeudi de chaque mois. A raison de 4 aller-retour quotidiens, ce gros bourg de Haute-Garonne est bien relié à Toulouse dont il subit de plus en plus l'influence comme en témoignent les migrations domicile-travail qu'il alimente. Les jours de marché, trois lignes supplémentaires exploitées par trois transporteurs différents lui apportent vers 11h30 une clientèle chargée dans les communes rurales proches, le retour s'effectuant avec les mêmes véhicules entre 16h35 et 17h15.

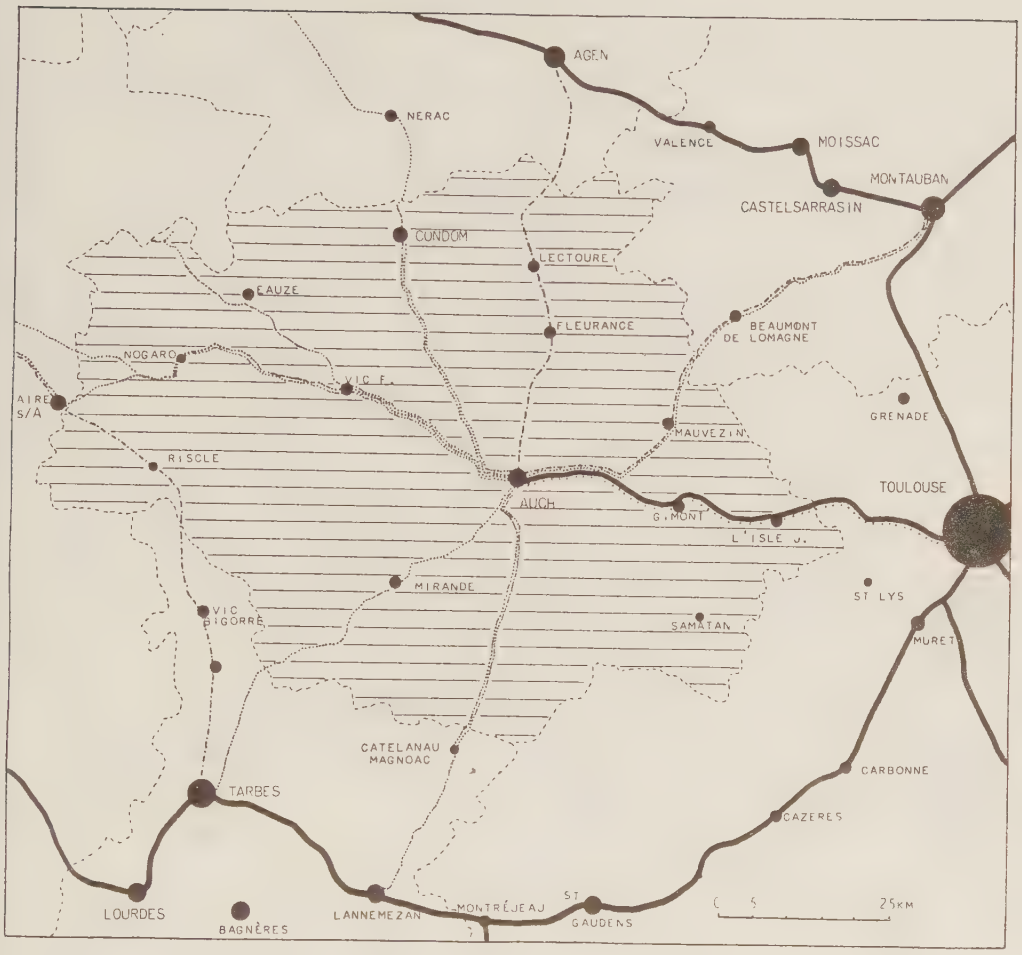
Plus actifs, plus peuplés, d'autres centres urbains bénéficient de liaisons routières régulières plus nombreuses, pluri-quotidiennes parfois, avec le monde rural, ses villages et ses bourgs. Dans cette catégorie fort bien représentée en Midi-Pyrénées, on trouve pratiquement toutes les villes de plus de 5 000 habitants, y compris Toulouse, dont l'horizon géographique, si l'on s'en tient au tracé des lignes d'autobus qui les desservent, ne s'est guère modifié depuis un demi-siècle.

Au sud de la Haute-Garonne, Saint-Gaudens (11 600 habitants en 1982) est ainsi desservie chaque jour par sept lignes régulières d'autobus auxquelles ne s'ajoutent pas moins de 16 autres lignes les jours du marché hebdomadaire. Dans les autres départements entrent dans cette catégorie des centres comme Villefranche de Rouergue, Caussade, Lavaur, Gourdon ou Condom dont les relations avec le monde rural environnant sont particulièrement nombreuses dans un rayon d'une trentaine de kilomètres.

c) les relations interurbaines de voisinage.

Il faut faire une place à part à tous les chefs-lieux et à quelques rares autres villes moyennes — moyennes pour la région — qui, quelle que soit leur taille, polarisent non seulement des lignes d'autobus ruraux aussi nombreuses sinon plus que les centres urbains précédents, mais qui, en outre, sont reliées quotidiennement à des villes voisines aux fonctions souvent proches des leurs par un réseau de lignes qu'on dira "interurbaines de voisinage" et qui intéressent toujours au moins deux, sinon trois départements.

Si Castres et Millau, éventuellement associées à Mazamet et Saint-Affrique appartiennent incontestablement à ce type, on peut hésiter à y ranger Villefranche- de-Rouergue et Condom qui font plutôt figure de types de transition. Certes Castres et Millau sont peut-être un peu moins bien dotées en lignes d'autobus ruraux que certains chefs-lieux comme Albi, Rodez ou Montauban, mais cela suffit pour qu'elles jouent un rôle tout aussi actif dans l'organisation de l'espace régional comme en témoigne le nombre de lignes interurbaines qui les relient à d'autres villes voisines aux fonctions plus similaires que complémentaires.



DÉPARTEMENT DU GERS

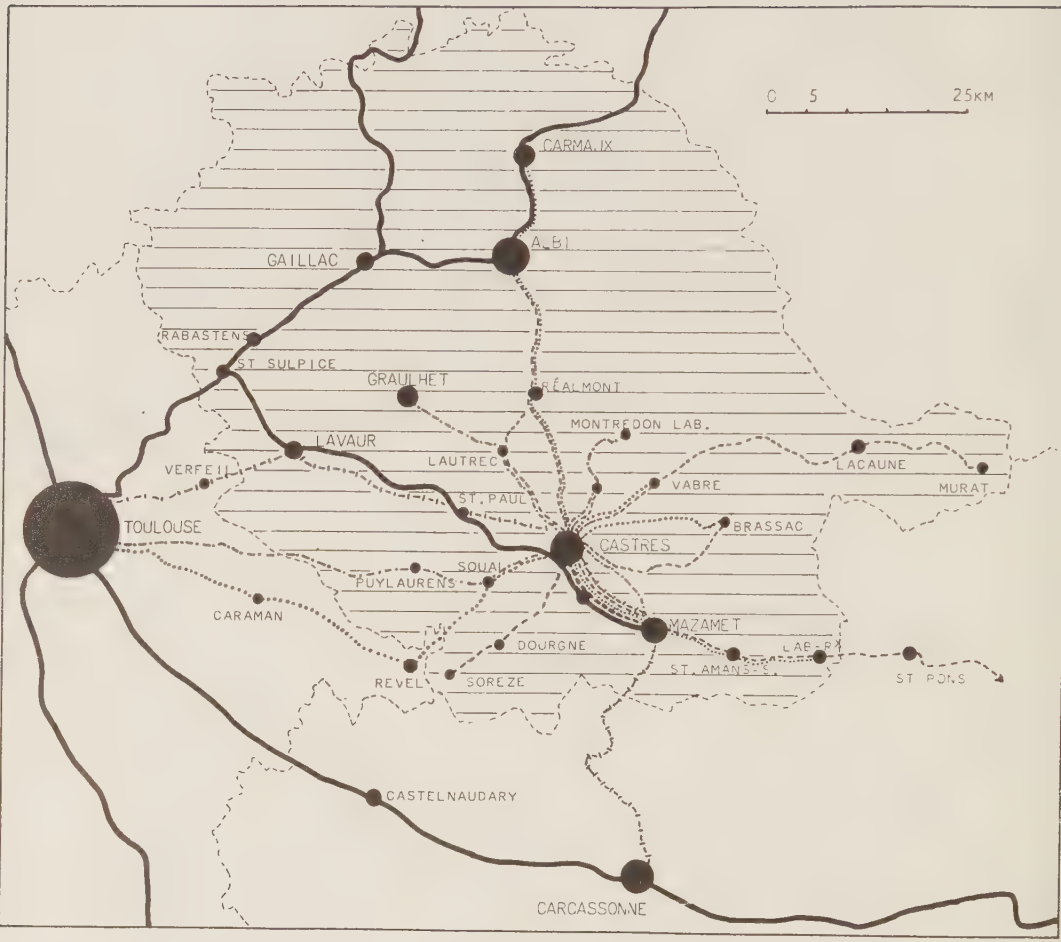
VILLES, ET BOURGS PRINCIPAUX

VOIES FERRÉES OUVERTES AU TRAFIC VOYAGEURS

LIGNES D'AUTOBUS SNCF

AUTRES LIGNES D'AUTOBUS RÉGULIÈRES (AU MOINS 1 A.R/JOUR)

FIG. 16. LA DESSERTE D'AUCH PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 1983.



VOIES FERRÉES OUVERTES À L'EXPLOITATION POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOBUS (AU MOINS 1 A.R./JOUR)

VILLES ET BOURGS PRINCIPAUX (POPULATION EN 1982)

100 000 25 000 -DE 3 000HAB.

FIG. 17 . LA DESSERTE DE CASTRES PAR TRANSPORTS COLLECTIFS EN 1983.

Source. Indicateur SNCF. Gare routière de Castres. Indicateur régional des t.collectifs.

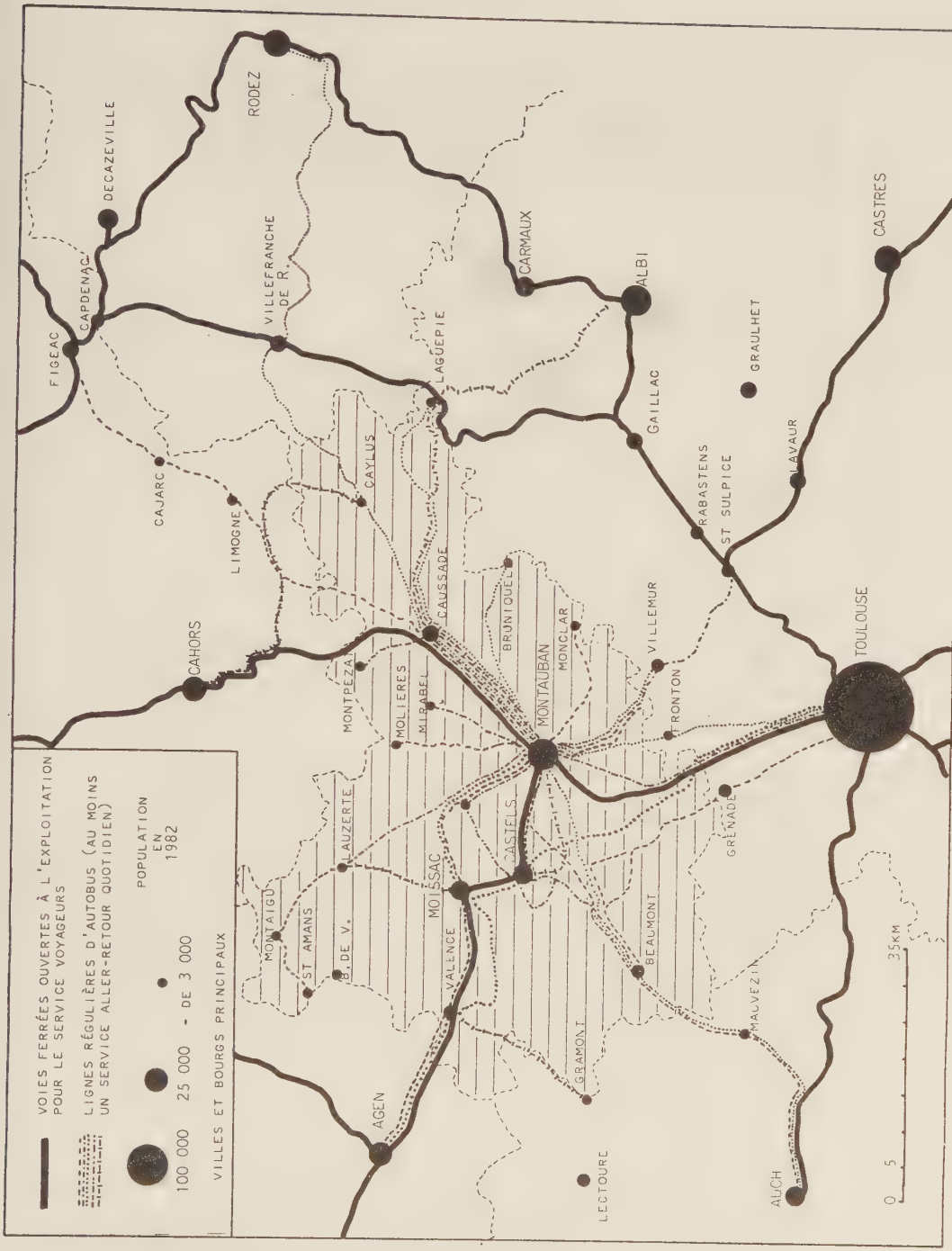
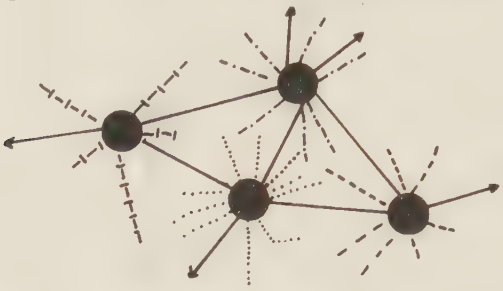


FIG. 18 . LES TRANSPORTS COLLECTIFS

DANS LE DÉPARTEMENT DU TARN-ET-GARONNE EN 1983.

Sources. Indicateur SNCF. Indicateur de la gare routière de Montauban. Indicateur régional des transports collectifs.

Ainsi, malgré la constitution très empirique des réseaux d'autobus dans un espace déjà très différencié, semble s'être imposée et maintenue une organisation géométrique autour d'une dizaine de villes qui s'individualisent assez nettement dans le semis urbain régional. Une organisation que l'on peut schématiser ainsi:



LIGNES RURALES OU INTERURBAINES DE VOISINAGE

LIGNES INTERURBAINES "RÉGIONALES"

et qu'illustrent les exemples de Castres, de Montauban et d'Auch (fig.16 ,17 et 18).

Il est d'ailleurs révélateur de constater qu'à l'exception de Cahors et de Rodez, qui en auraient bien besoin, toutes ces villes se sont dotées d'une gare routière, ce qui est exceptionnel ailleurs, seule Lourdes possédant en Midi-Pyrénées un tel équipement.

Parmi ces dix points forts de l'armature urbaine régionale, un seul est relié aux neuf autres par des lignes régulières d'autobus ou par la voie ferrée: Toulouse. On pourrait objecter que la situation centrale de cette ville explique cette attraction exceptionnelle, d'autres villes ayant une position trop excentrique pour entretenir des relations quotidiennes avec tous les départements de Midi-Pyrénées. Afin de ne pas être trompé par une observation trop strictement circonscrite dans le cadre souvent contesté de la région "administrative" on a identifié à l'extérieur onze autres villes qui jouent un rôle identique dans leurs régions repectives: Pau, Mont-de-Marsan, Périgueux, Agen, Brive, Aurillac, Carcassonne... Etendue pratiquement au grand Sud-Ouest, l'analyse des lignes interurbaines d'autobus et de trains omnibus ne fait que confirmer le pouvoir centralisateur exceptionnel de Toulouse (fig.21 et 22).

Par autobus ou par trains, Toulouse se trouve ainsi reliée chaque jour à 17 villes situées en Midi-Pyrénées ou dans les départements limitrophes et qui font elles-mêmes figure de petites capitales de rang inférieur mais dont l'influence est toujours plus limitée. Dans ces conditions, si l'on admet que l'existence et le maintien de services réguliers de voyageurs sont l'expression des

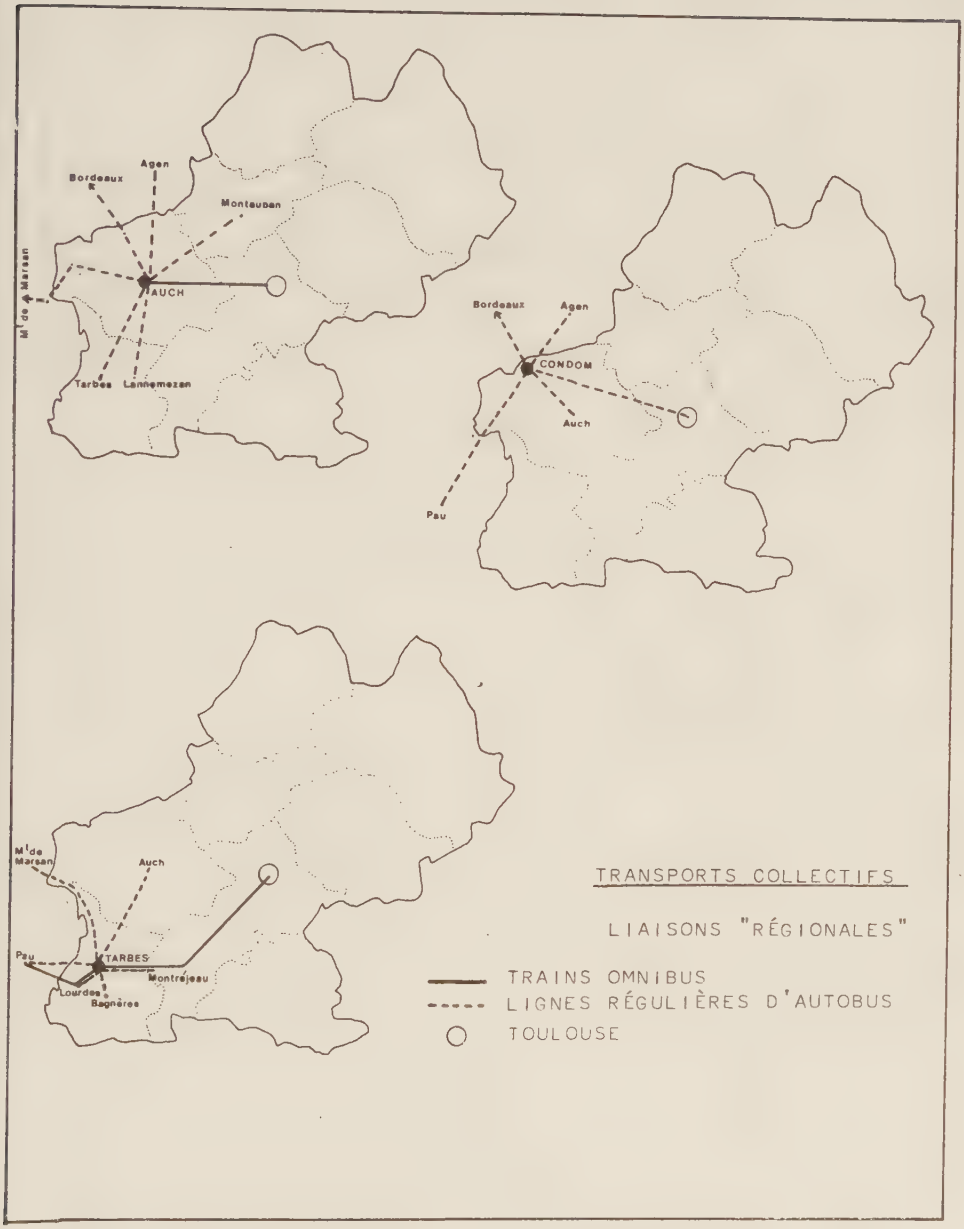


FIG. 19 . LES RELATIONS "RÉGIONALES" PAR TRANSPORTS COLLECTIFS À PARTIR DES PRINCIPALES VILLES MOYENNES DE MIDI-PYRÉNÉES. (1983)

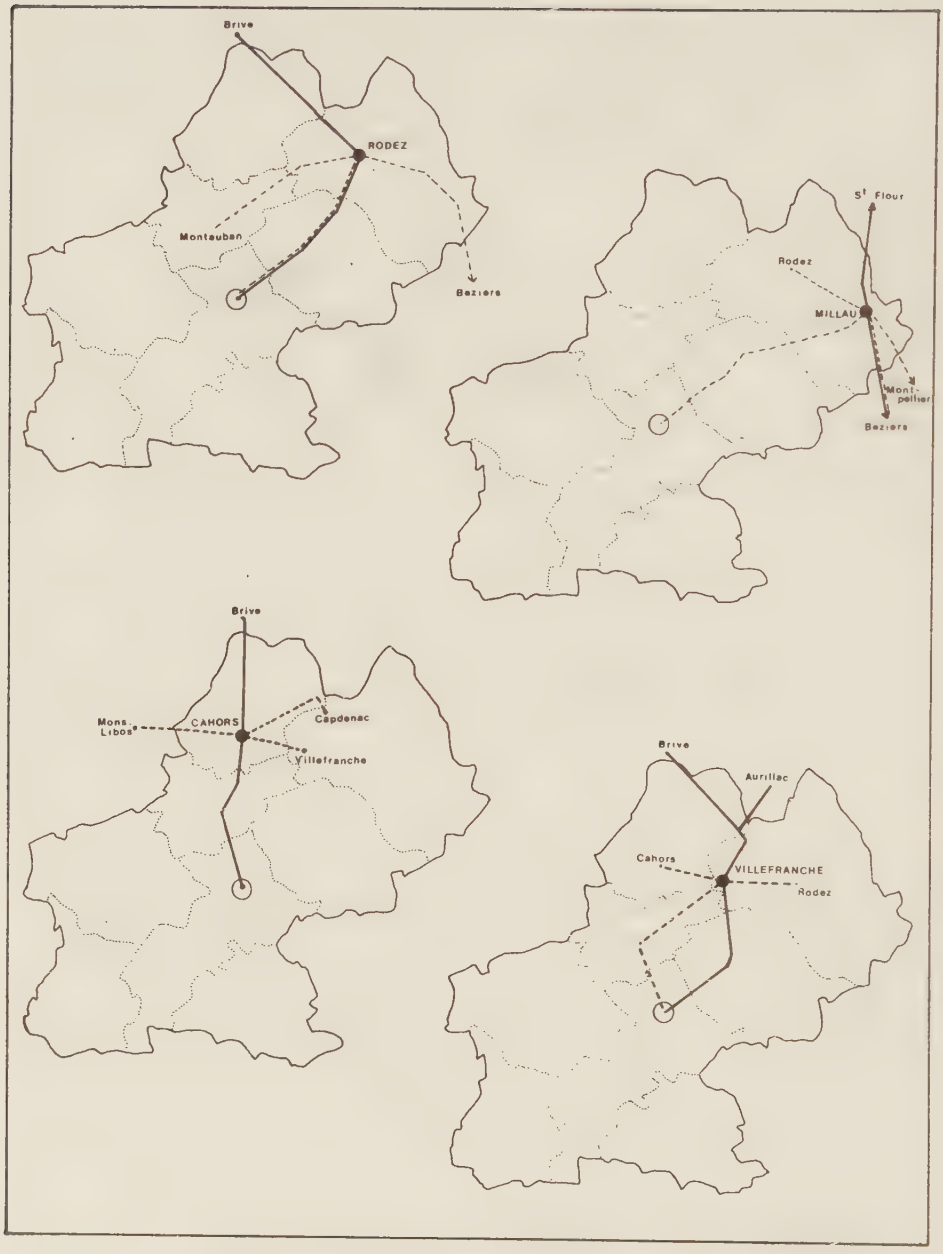

Brive
RODEZ
Montauban
Beziers
St Flour
Rodez
MILLAU
Mont-pellier
Beziers
Brive
Mons
Libos
CAHORS
Capdenac
Villefranche
Brive
Aurillac
Cahors
VILLEFRANCHE
Rodez

FIG. 19 . (SUITE)

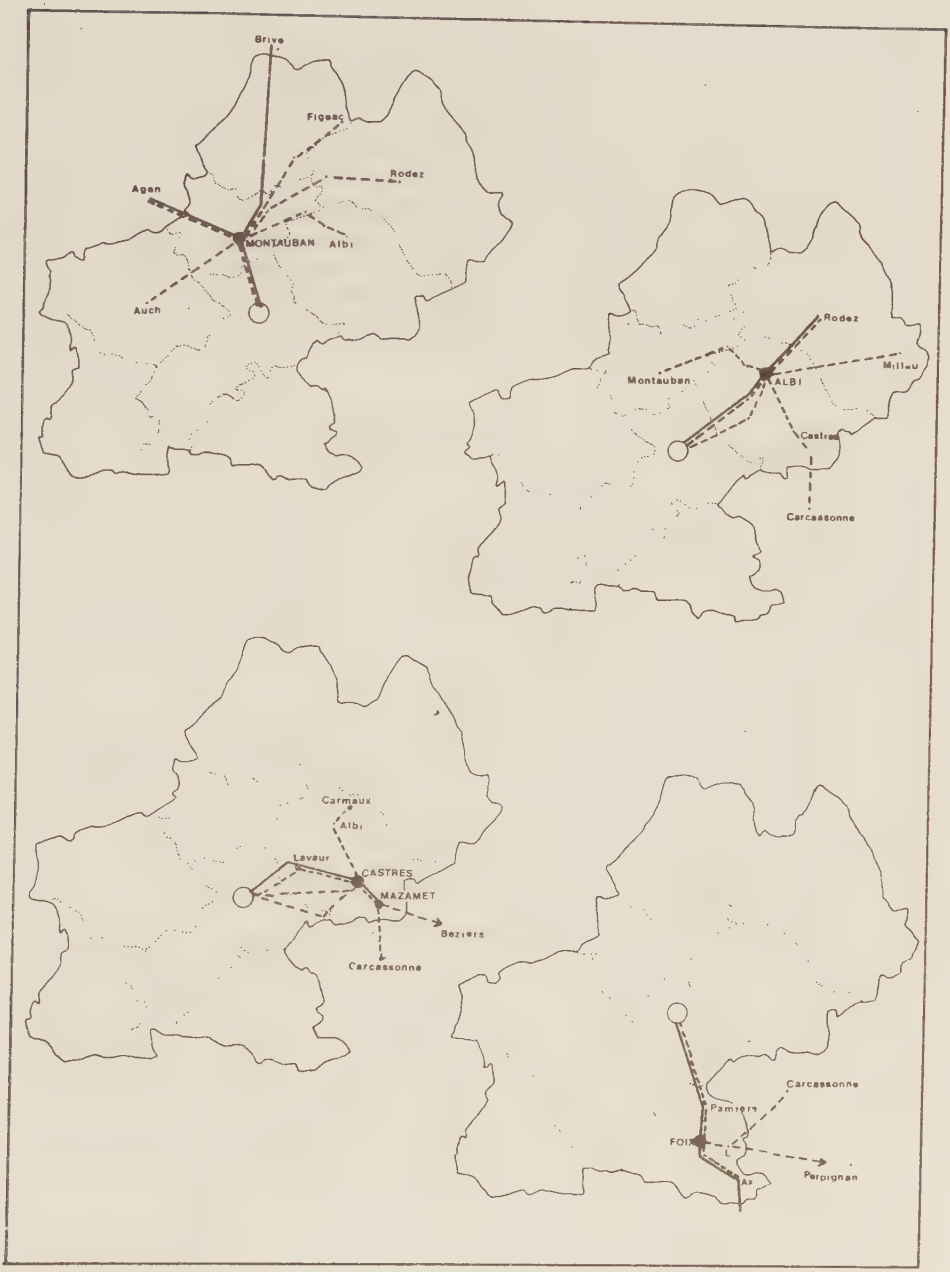

Brive
Figeac
Rodez
Agen
MONTAUBAN
Albi
Auch
Rodez
Montauban
ALBI
Millau
Castres
Carcassonne
Carmaux
Albi
Lavaur
CASTRES
MAZAMET
Beziers
Carcassonne
Carcassonne
Pamiers
FOIX
Perpignan

FIG. 19 . (SUITE)

liens économiques, sociaux et culturels qui unissent les habitants d'une contrée, Toulouse mérite largement le qualificatif de métropole régionale. Elle doit cette remarquable desserte à la fois aux lignes d'autobus qui la reliaient à sa région et à la convergence des voies ferrées, car dans le domaine des relations interurbaines régionales, la SNCF a beaucoup mieux résisté à la concurrence des transports collectifs routiers que sur des liaisons plus locales. C'est d'ailleurs dans le souci de maintenir ses positions qu'elle a organisé sa contre-offensive en s'appuyant sur Toulouse, abandonnant progressivement aux transporteurs routiers la desserte des lignes omnibus dont l'exploitation ne pouvait être réorganisée pour établir des relations directes concurrentielles vers la métropole régionale.

5. L'organisation de l'espace régional autour de Toulouse.

Dès 1938, lors de l'établissement des plans départementaux pour le transport des voyageurs, les compagnies ferroviaires avaient dû renoncer à exploiter certaines lignes ou accepter de ne plus y faire circuler que des trains de marchandises. A l'exception de Toulouse-Auch, on l'a vu, toutes les fermetures décidées à ce moment-là étaient effectives au milieu des années 1950.

Le perfectionnement des véhicules routiers, les progrès de l'automobile individuelle émoussèrent progressivement la volonté des plus ardents défenseurs du rail. Sur certains itinéraires, dans des contrées en voie de dépeuplement rapide, la désaffection de la clientèle ne justifiait plus l'entretien d'une infrastructure ferroviaire et des équipements nécessaires au transport des voyageurs. Sur ces lignes, le déséquilibre recettes/dépenses d'exploitation devenait inquiétant pour les collectivités locales et pour l'Etat qui devaient en supporter la charge.

Le repli des transports ferroviaires amorcé dès l'entre-deux-guerres sonna ensuite le glas des dernières voies ferrées d'intérêt local qui avaient échappé aux premières mesures de coordination. En Haute-Garonne, la dernière, Toulouse-Boulogne-sur-Gesse fut abandonnée en 1949 et, dans le Tarn, les lignes de Castres à Lacaune et Brassac ne résistèrent pas au-delà de 1962: leur fermeture mettait fin aux réseaux secondaires de la région. Des services routiers de remplacement furent organisés partout et, en Haute-Garonne par exemple, la CCFSO conserva ses droits sur les itinéraires qu'elle desservait, se contentant de créer une filiale, la STASO, qui, en association avec les TED, poursuivit l'exploitation avec des autobus.

La SNCF ne put longtemps se dérober à des choix de même nature qui marquaient la fin d'une époque: celle du monopole des chemins de fer.

a)la politique régionale de la SNCF.

Une fois achevée la reconstruction de son réseau national de grandes lignes, mis à rude épreuve par la guerre et qui souffrait de n'avoir pas été modernisé correctement par les compagnies privées avant la nationalisation, la SNCF refusa, comme certains l'y invitaient, d'abandonner systématiquement l'exploitation des lignes omnibus dont le rendement ne cessait de faiblir. Pour mettre un terme à la désaffection de la clientèle et, si possible, conquérir de nouveaux usagers, ses dirigeants, plus techniciens que managers, se lancèrent dans un programme de modernisation qui donnait d'excellents résultats sur les grandes relations.

En Midi-Pyrénées, l'électrification des lignes principales et des embranchements pyrénéens avait été réalisée précocement — l'électrification complète de la ligne Paris-Toulouse fut achevée en 1943 —, et le volume du trafic ne justifiait pas que l'on engage des investissements aussi lourds sur le reste du réseau. Fort discuté à l'époque, même le projet d'électrification de la ligne Montauban-Bordeaux ne fut pas retenu. C'est donc vers la diésélisation que l'on s'engagea afin d'améliorer la qualité du service offert sur toutes les relations non électrifiées (**589**). Entre 1957 et 1963, dans la région SNCF de Toulouse le nouveau mode de traction élimina complètement la vapeur sur 1148 kilomètres de lignes, et partiellement sur 356 kilomètres. L'activité des dépôts de Toulouse, Castres, Carmaux et Capdenac en fut durement affectée. Plus intimement liée que les autres aux ateliers de la SNCF autour desquels elle était née et s'était développée, la ville de Capdenac-Gare n'a pas réussi à surmonter le coup et à se reconvertir: petite ville de retraités des chemins de fer, autour de son église — Notre-Dame des Voyageurs! —, elle ne compte plus que 6400 habitants en 1982, après en avoir abrité 6900 en 1962, dont près d'un millier employés par les chemins de fer. Elle a rejoint dans la catégorie des cités en déclin sa proche voisine Decazeville, elle aussi née de la révolution industrielle du XIX° siècle.

A coup sûr, la diésélisation améliora les performances de toutes les dessertes omnibus. Si leur nombre demeura presque constant, les temps de trajet furent souvent réduits de façon très appréciable, comme on peut en juger en comparant les services offerts sur quatre relations régionales différentes.

LIGNE TOULOUSE-ALBI — 75 km—
(sens Toulouse-Albi)

Service hiver 1937-1938			Service hiver 1965-1966		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
6h	7h52	1h52	5h20	6h50	1h30
8h12	9h25	1h13	8h28	9h26	1h02
10h01	12h18	2h17	10h01	11h23	1h22
13h12	14h30	1h18	11h31	12h56	1h25
15h45	17h13	1h28	14h14	15h19	1h05
16h42	17h45	1h03	18h26	19h36	1h10
18h11	19h26	1h15	20h*	21h29	1h29
19h45	21h30	1h45	21h47	22h55	1h08
21h25	22h37	1h12			

* Changement à Tessonnières

LIGNE CAHORS-CAPDENAC — 70 km —
(sens Cahors Capdenac)

Service hiver 1937-1938			Service hiver 1965-1966		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
8h02	9h55	1h53	6h22	8h03	1h43
16h44	18h38	1h54	12h25	14h10	1h45
19h20	21h38	2h18	18h30	19h53	1h23

LIGNE TOULOUSE-CASTRES — 86km —
(sens Toulouse-Castres)

Service hiver 1937-1938			Service hiver 1965-1966		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
*7h25	9h25	2h	5h	6h24	1h24
8h12	10h52	2h40	7h48	9h20	1h32
*11h15	13h45	2h30	11h51	13h05	1h14
13h12	15h03	1h51	13h54	15h16	1h22
*17h21	19h21	2h	17h33	18h52	1h19
18h11	20h30	2h19	18h52	20h26	1h34

* voie ferrée secondaire électrique ouverte en 1930 par Puylaurens et Verfeil. La ligne SNCF passe par Lavaur et retrouve à Saint-Sulpice la ligne d'Albi et Capdenac.

LIGNE TOULOUSE-AUCH —88km —
(sens Toulouse-Auch)

Service hiver 1937-1938			Service hiver 1965-1966		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
6h20	8h44	2h24	5h42	7h21	1h39
8h55	14h16	5h21*	10h06	11h27	1h21
13h30	16h02	2h32	11h58	13h33	1h35
18h24	20h52	2h28	16h26	17h51	1h25
			18h44	20h21	1h37

*3° classe uniquement!

Source. Indicateurs Chaix

Cela ne fut pas suffisant pour que la clientèle n'abandonne pas le rail lorsque la distance à parcourir n'excédait pas une cinquantaine de kilomètres. Sur des relations aussi courtes, la SNCF ne fit d'ailleurs guère d'efforts pour améliorer les performances de ses trains omnibus, estimant peut-être la partie perdue d'avance.

LIGNE BOUSSENS-SAINT-GIRONS — 33km— (sens Boussens-StGirons)					
Service hiver 1937-1938			Service hiver 1965-1966		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
7h27	8h21	54mn	6h43	7h45	1h02
10h30	11h23	53mn	8h36	9h38	1h02
14h55	15h55	60mn	10h49	11h47	58mn
17h05	17h59	54mn	14h51	15h36	45mn
20h	20h54	54mn	19h37	20h39	1h02

Source. Indicateurs Chaix.

Sommée par l'Etat de rétablir l'équilibre financier de l'exploitation sur la base d'un avenant à la convention de 1937, la SNCF dut, à partir de 1970, proposer d'abandonner les dessertes omnibus les plus déficitaires. Dans un premier temps furent ainsi "transférés sur route" les services voyageurs sur les relations Agen-Auch, Mazamet-Bédarieux, Cahors-Monsempron-Libos, Boussens-Saint-Girons, ainsi que sur les embranchements pyrénéens électrifiés, Lannemezan-Arreau, Tarbes-Bagnères de Bigorre et Lourdes-Pierrefitte-Nestalas. Sur les sections Montréjeau-Bagnères de Luchon et Rodez-Séverac le Château, quelques services ferroviaires étaient maintenus pour le transport des voyageurs en alternance avec des dessertes routières. Ce système combiné ne subsiste aujourd'hui, compte tenu du trafic touristique, qu'entre Montréjeau et Bagnères-de-Luchon, afin d'acheminer sans transbordement jusqu'à la station thermale et de sports d'hiver les voyageurs arrivant à Montréjeau par les trains grandes lignes venant de la région parisienne. La dernière relation Rodez-Séverac par autorail a été transférée sur route à la fin des années 1970 à un moment où d'autres liaisons ferroviaires étaient à leur tour condamnées: Souillac-Saint-Denis près Martel, Capdenac-Cahors et Ax-les-Thermes-La Tour de Carol. Cette dernière a été sauvée in extremis après le changement politique de 1981. Il est vrai qu'en hiver, dans ce secteur des Pyrénées ariégeoises, le train permet d'accéder plus facilement à la jeune station de ski de Porté-Puymorens. Et c'est un atout que la SNCF s'est enfin décidé à exploiter— forfaits journée au départ de Toulouse incluant le prix du voyage et des remontées mécaniques, trains animés, voitures directes depuis...Bruxelles!...— pour essayer d'améliorer l'exploitation des services de voyageurs bien peu fréquentés les jours ordinaires au-delà d'Ax-les-Thermes.

Si l'on fait le bilan des fermetures de lignes SNCF au trafic de voyageurs depuis l'entre-deux-guerres(fig.20), il apparaît que le réseau actuellement exploité est beaucoup plus nettement organisé autour de Toulouse qu'autrefois. Outre des relations "transversales" (Cahors-Capdenac, Montauban-Saint-Sulpice), ont en effet été supprimées 9 des 16 relations ferroviaires qui franchissaient les limites de Midi-Pyrénées: Rodez-Séverac, Mazamet-Saint-Pons, Pamiers-Bram, Tarbes-Mont-de Marsan, Condom-Port-Sainte-Marie et Condom-Aire-sur-Adour, Auch-Agen, Cahors-Monsempron-Libos et Gourdon-Sarlat. Les lignes en service forment aujourd'hui une remarquable étoile à dix branches centrée sur Toulouse et chacune bénéficie de plusieurs services omnibus quotidiens ayant pour origine ou destination la métropole régionale (fig.21). N'existent d'ailleurs en Midi-Pyrénées que de rares dessertes omnibus qui ne fonctionnent pas à partir de Toulouse: au service hiver 1982-1983, on ne comptait que 2 aller-retour quotidiens sur trois relations échappant à l'attraction toulousaine: Rodez-Brive via Capdenac, Montauban-Agen et Brive-Cahors.

Depuis le milieu des années 1960, de nouveaux progrès ont été réalisés sur ces liaisons omnibus maintenues et, pour éviter la concurrence des transports individuels par la route, la SNCF s'est efforcée de concilier les atouts d'une desserte omnibus et la rapidité des liaisons; elle a recherché en fait le meilleur rapport espace géographique/temps sur ces lignes d'intérêt régional. On jugera des progrès réalisés en observant l'évolution des services offerts sur trois relations déjà évoquées ci-dessus.

LIGNE TOULOUSE-ALBI — 75 km — (sens Toulouse-Albi)					
Service hiver 1965-1966			Service hiver 1983-1984		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
5h20	6h50	1h30	6h03	7h06	1h03
8h28	9h26	1h02	8h11	9h07	56mn
10h01	11h23	1h22	10h16	11h21	1h05
11h31	12h56	1h25	12h25	13h25	1h
14h14	15h19	1h05	14h28	15h29	1h01
18h26	19h36	1h10	17h48	18h50	1h02
20h	21h29	1h29	18h53	20h	1h07
21h47	22h55	1h08	20h41	21h44	1h03
			21h27	22h27	1h

Source. Indicateurs SNCF.

LIGNE TOULOUSE-AUCH — 88 km— (sens Toulouse-Auch)					
Service hiver 1965-1966			Service hiver 1983-1984		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
5h42	7h21	1h39	5h52	7h16	1h34
10h06	11h27	1h21	7h33	8h54	1h21
11h58	13h33	1h35	10h10	11h25	1h15
16h26	17h51	1h25	12h04	13h30	1h26
18h44	20h21	1h37	17h09	18h35	1h26
			18h58	20h25	1h27

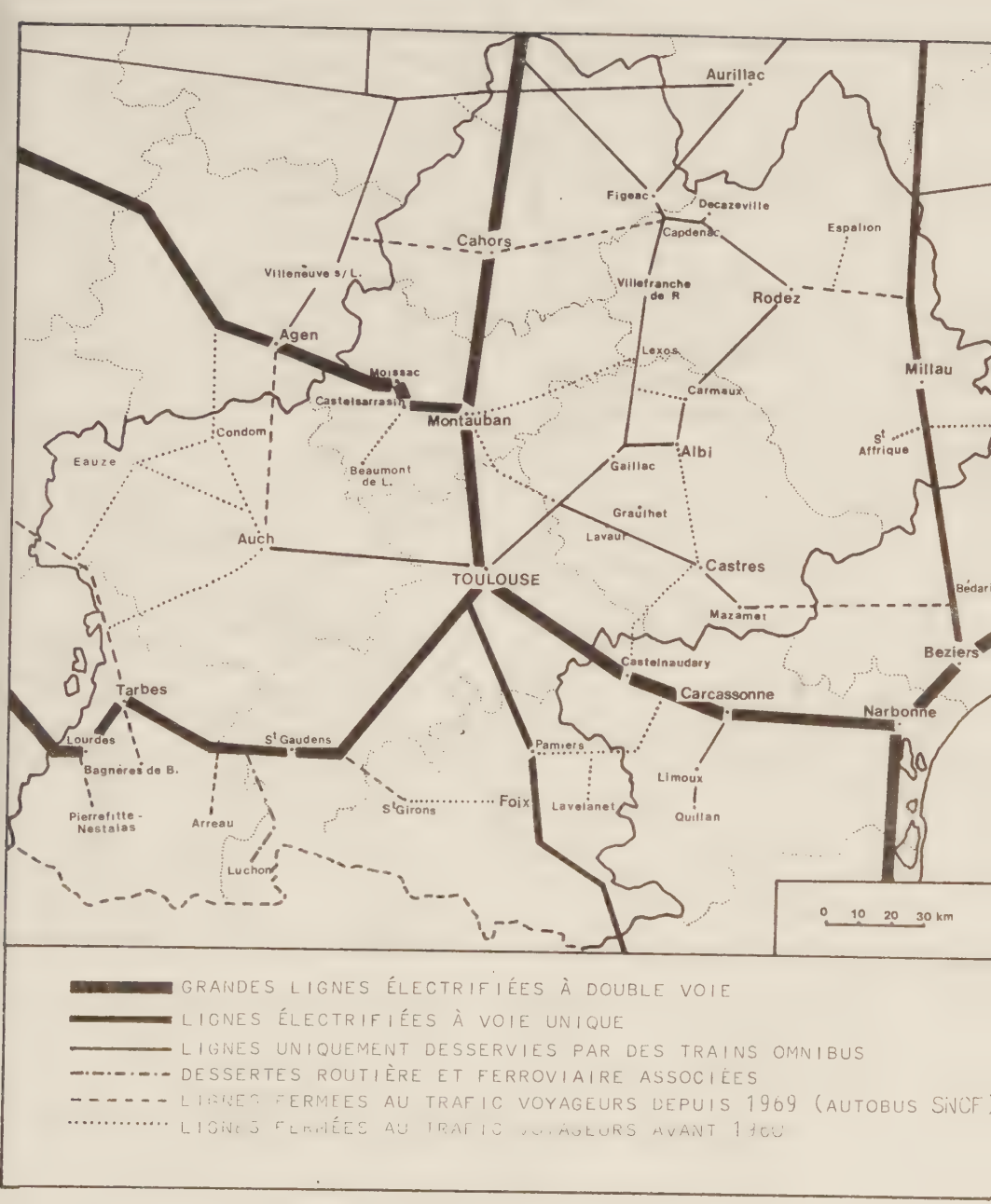
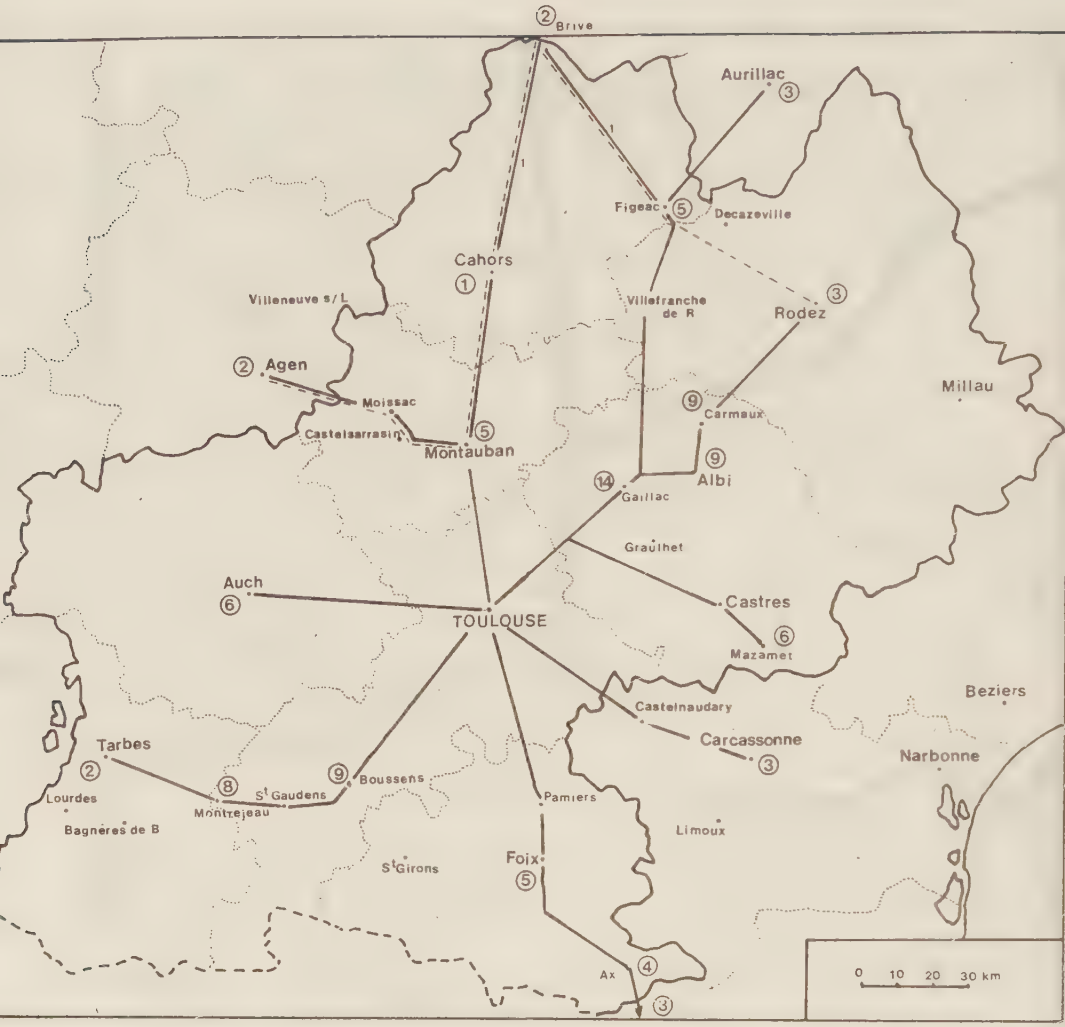


FIG. 20 . L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS (1984).

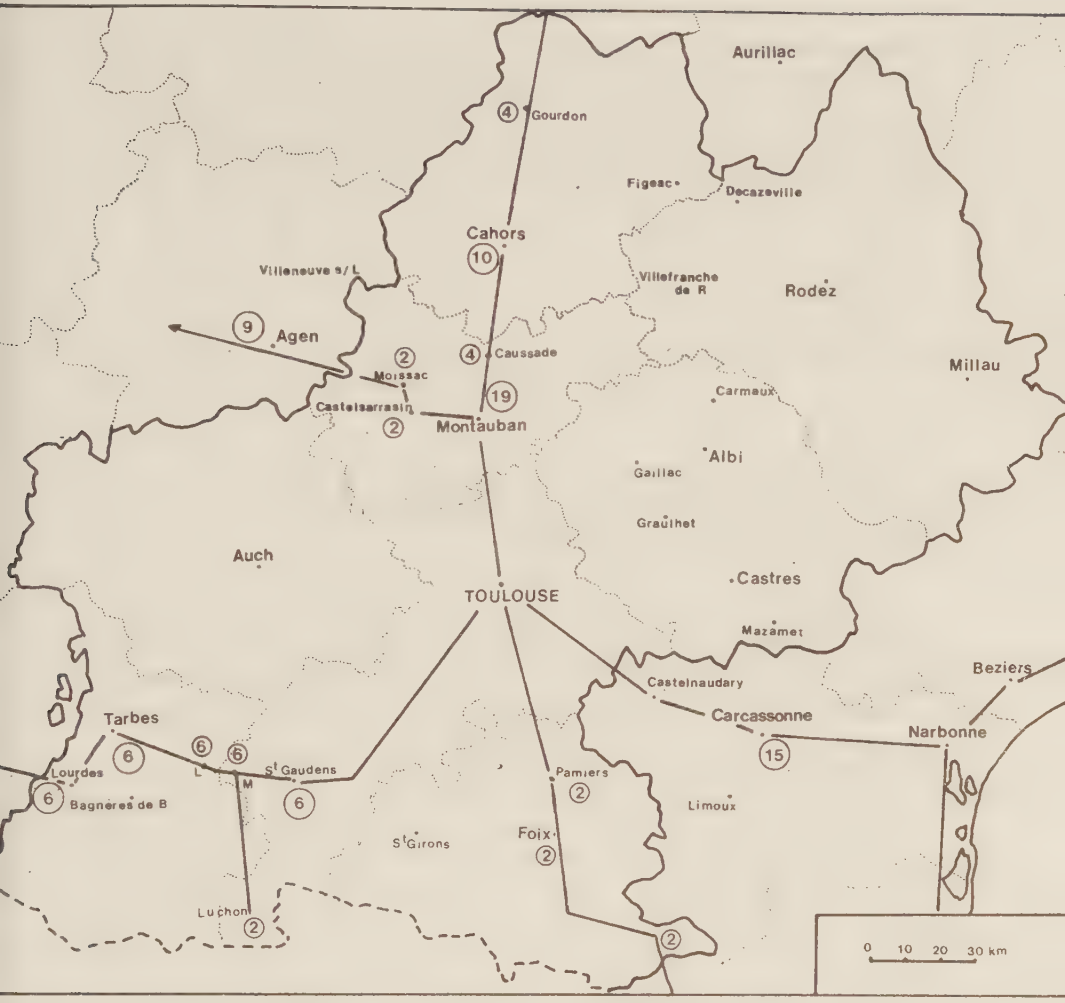


——— LIGNES SNCF DESSERVIES PAR DES TRAINS OMNIBUS DIRECTS AU DEPART DE TOULOUSE.

⑤ 1 NOMBRE DE RELATIONS A.R. QUOTIDIENNES AVEC TOULOUSE PAR TRAINS OMNIBUS

- - - - - - AUTRES SERVICES DE TRAINS OMNIBUS AU DEPART DE MONTAUBAN ET DE RODEZ (2 A.R. QUOTIDIENS SUR CHAQUE LIAISON)

FIG.21. LES TRAINS OMNIBUS DANS LA LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES.
(1963)



LIGNES SNCF DESSERVIES PAR DES TRAINS RAPIDES ET EXPRESS

(5) NOMBRE DE RELATIONS A.R. QUOTIDIENNES AVEC TOULOUSE PAR TRAINS RAPIDES ET EXPRESS

FIG.22. DESSERTES FERROVIAIRES PAR TRAINS RAPIDES ET EXPRESS.

(1983)

LIGNE TOULOUSE-CASTRES — 86 km— (sens Toulouse-Castres)					
Service hiver 1965-1966			Service hiver 1983-1984		
Départ	Arrivée	Temps	Départ	Arrivée	Temps
5h	6h24	1h24	5h32	6h46	1h14
7h48	9h20	1h32	7h51	9h01	1h10
11h51	13h05	1h14	12h08	13h46	1h38
13h54	15h16	1h22	14h07	15h16	1h09
17h33	18h52	1h19	17h40	18h49	1h09
18h52	20h26	1h34	19h02	20h23	1h21

Source. Indicateurs SNCF

Au total des gains de temps souvent appréciables sauf sur les lignes les moins bien tracées (Toulouse-Auch) et, parfois, avec l'aide du Conseil régional, un service aller-retour quotidien supplémentaire.

Parmi les lignes de chemins de fer centrées sur Toulouse et que parcourent plusieurs fois par jour des trains omnibus, certaines bénéficient en outre de services grandes lignes assurés par les rapides et les express qui permettent d'excellentes relations entre la métropole de Midi-Pyrénées et certaines villes de la région parfois assez éloignées. En effet, pour la desserte "grandes lignes", le carrefour toulousain est encore plus marqué que pour le trafic omnibus. Si l'on exclut Toulouse-Foix-La Tour de Carol, où la desserte dite "grandes lignes" prend des allures d'omnibus à l'approche des Pyrénées — à partir de Pamiers — , et Toulouse-Brive via Capdenac où ne circulent que des trains de nuit en provenance ou à destination de Paris, rapides et express empruntent essentiellement quatre itinéraires en Midi-Pyrénées: Toulouse-Bordeaux, Toulouse-Paris via Cahors, Toulouse-Narbonne, Toulouse-Bayonne. Tarbes et Cahors se trouvent ainsi beaucoup mieux placées que d'autres villes plus proches de Toulouse: dans ces deux cas, le handicap de la distance — 158 km et 113 km— est largement atténué par la vitesse de la majorité des trains: les meilleures liaisons Tarbes —Toulouse demandent entre 1h40 et 2h, alors que, par exemple,de Rodez, elle aussi distante de 158 km, il faut au minimum 2h30 pour atteindre Toulouse. D'autres villes, plus proches, elles aussi situées sur les grandes lignes parcourues par des trains rapides et express, cumulent les avantages d'une desserte omnibus et d'une desserte grandes lignes. C'est en particulier le cas de Montauban qui, particulièrement bien placée, à l'endroit où se séparent les voies ferrées de Bordeaux et de Paris, est reliée à Toulouse chaque jour par 24 services aller-retour quotidiens (19"grandes lignes" et 5 omnibus). Plus d'un siècle après, bien des choix qui présidèrent au tracé des voies ferrées dans la région s'avèrent ainsi lourds de conséquences pour la vie de relation actuelle.

En dehors de Midi-Pyrénées, la desserte "grandes lignes" de la SNCF pourrait contribuer à placer plus nettement Agen et Carcassonne dans l'orbite toulousaine. Cela a joué semble-t-il pour Carcassonne, beaucoup plus proche de Toulouse — 91 km— que de Montpellier — 156 km—, mais Agen, située presque à égale distance de Toulouse (121km) et de Bordeaux (136 km), subit plus nettement l'attraction de la métropole girondine depuis que le découpage régional du pays n'est plus un simple cadre administratif.

En cumulant dessertes directes par omnibus et dessertes grandes lignes, sur 27 villes de Midi-Pyrénées qui comptent aujourd'hui plus de 7 000 habitants, 19 sont reliées plusieurs fois par jour à Toulouse par les seuls services ferroviaires. Parmi les 8 autres, deux, Graulhet et Lavelanet, subissent toujours, plus d'un siècle après, les conséquences d'une politique ferroviaire qui les a laissées paradoxalement à l'écart des principales voies de chemins de fer établies dans la région. Trois autres, Bagnères-de-Bigorre, Decazeville et Saint-Girons, sont assez facilement reliées par autobus à une gare proche ouverte au trafic de voyageurs (Tarbes, Viviez, Boussens), mais deux seulement — Bagnères-de-Bigorre et Saint-Girons— sont facilement accessibles depuis Toulouse. Elles pâtissent elles aussi des querelles de tracés du siècle dernier qui ont abouti à les doter de simples embranchements sur des lignes plus importantes. Quant à Condom, Millau et Saint-Affrique, l'organisation du réseau des chemins de fer les a de tout temps placées dans l'orbite de villes extérieures à Midi-Pyrénées: Bordeaux ou les villes bas-Languedociennes.

Rétrospectivement les luttes acharnées et souvent sordides qui avaient présidé à l'établissement des voies ferrées dans la région, mettant aux prises des villes voisines soucieuses de faire prévaloir leurs propres intérêts — ceux au moins que leurs classes dirigeantes jugeaient tels— ,paraissent donc moins vaines qu'il ne pouvait sembler si on les replace dans une assez longue perspective historique. Les villes qui réussirent alors à obtenir d'être desservies par une grande ligne, celles qui furent choisies comme carrefours ferroviaires, n'en ont peut-être pas bénéficié immédiatement comme l'espéraient leurs porte-paroles, mais, un siècle plus tard, force est de constater que ces choix, durablement inscrits dans l'espace, déterminent largement le rôle qui leur est aujourd'hui assigné dans l'organisation de l'espace régional et, de ce fait, hypothèquent ou favorisent encore leurs possibilités de développement.

b) les relations régionales assurées par les transports collectifs routiers.

Prépondérants pour les déplacements à courte distance, les transports collectifs routiers n'ont pu s'imposer aussi facilement pour les liaisons interubaines régionales où, protégée par les plans départementaux de coordination

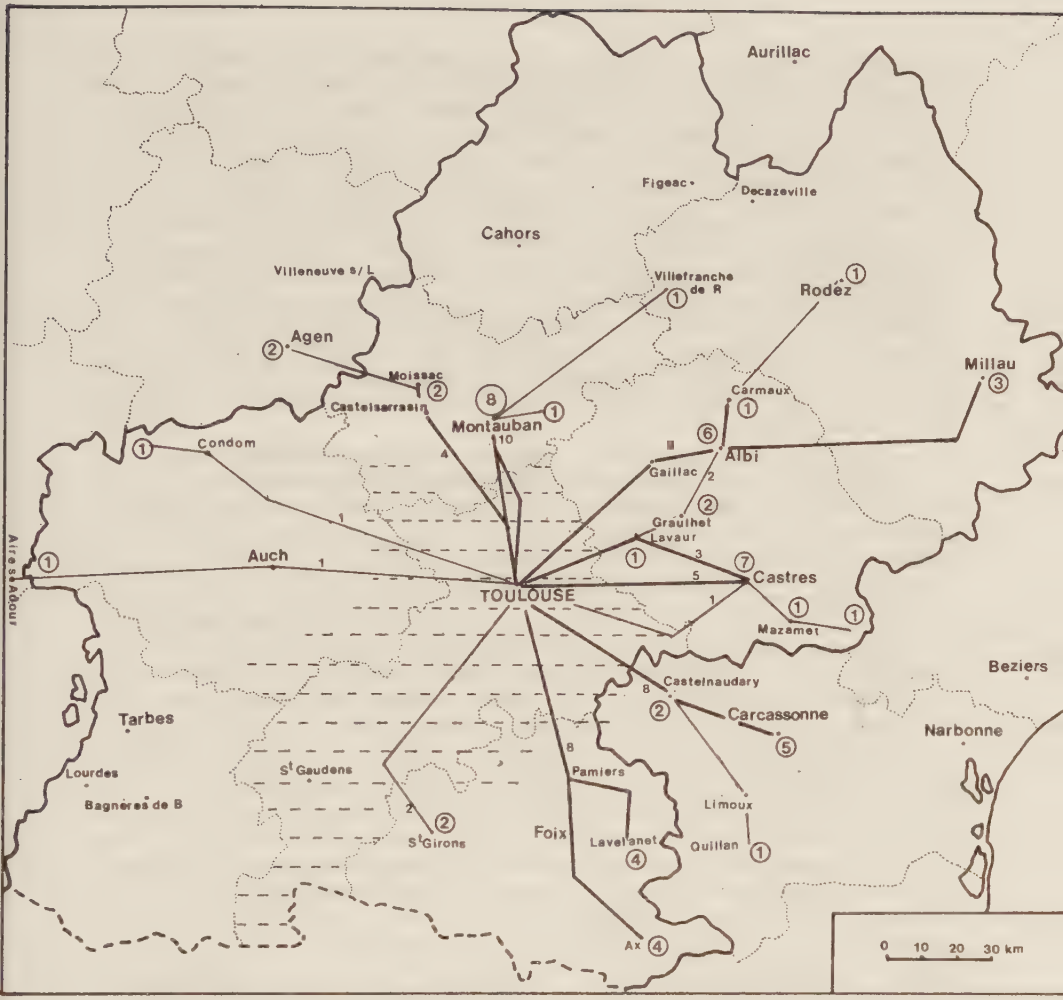
depuis l'entre-deux-guerres, la SNCF a, on vient de le voir, assez bien résisté. Il est vrai que depuis les années 1950, la demande globale de transports collectifs n'a pas connu une forte expansion et, face à la concurrence sévère des transports individuels, transporteurs routiers et SNCF ont préféré maintenir leurs positions antérieures reconnues et contrôlées par les pouvoirs publics plutôt que de s'affronter dans une lutte à l'issue incertaine.

On ne peut donc s'étonner de trouver à l'échelle de la région une carte des lignes interurbaines d'autobus très semblable à celle qui existait déjà à la veille de la seconde guerre mondiale.

Toulouse est la seule ville qui se trouve au centre d'un véritable réseau d'autobus à compétence vraiment régionale. La ville se trouve ainsi reliée directement à raison de plusieurs aller-retour quotidiens à toutes les villes de Midi-Pyrénées qui comptent aujourd'hui au moins 7000 habitants. En effet, on peut distinguer autour de Toulouse trois types de laisons routières:

— Sur les itinéraires les mieux desservis par la SNCF, ceux où circulent à la fois trains omnibus et services grandes lignes, les transporteurs routiers semblent avoir abandonné la partie. Ainsi, au-delà de Montauban, vers Cahors, Gourdon et Souillac, le transport des voyageurs relève exclusivement du rail. Il en va de même vers Tarbes où les lignes d'autobus qui doublent la voie ferrée jusqu'à Montréjeau sont conçues pour drainer une clientèle résidant en dehors de cet axe, le long des routes affluentes (Saint-Girons, Le Mas d'Azil, Aspet...). Vers Agen et Carcassonne par contre, les transporteurs routiers ont maintenu quelques services quotidiens à partir de Toulouse (4 aller-retour vers Moissac, 2 sur Agen, 7 sur Castelsarrasin, 5 sur Carcassonne) mais les relations ferroviaires restent toujours prépondérantes (10 aller-retour Toulouse-Agen, 15 aller-retour Toulouse-Carcassonne) et l'emportent de plus en plus nettement au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Toulouse. Les horaires sont bien entendus coordonnées — un service routier ne doublant qu'un train rapide s'arrêtant seulement une ou deux fois sur le trajet— et les itinéraires des autobus sont choisis de telle sorte qu'ils puissent répondre aux besoins des agglomérations de population relativement éloignées d'une gare SNCF ouverte au trafic des voyageurs.

— Pour d'autres relations interurbaines, l'équilibre rail-route est mieux respecté et tourne souvent à l'avantage des dessertes routières. Il s'agit de relations que la SNCF n'exploite qu'avec des trains omnibus, ce qui permet aux transporteurs routiers d'offrir des services presque aussi rapides tout en évitant aux usagers le souci de trajets souvent un peu longs entre les gares et le centre des villes. On citera dans cette catégorie les liaisons Toulouse-Albi — 9 AR ferroviaires, 11 AR routiers chaque jour— que les omnibus SNCF assurent en 1h05 environ alors que le trajet en autobus demande 1h40.



LIGNES INTERURBAINES D'AUTOBUS AU DEPART DE TOULOUSE (AU MOINS UN ALLER-RETOUR QUOTIDIEN)

⑧ NOMBRE DE SERVICES A.R. QUOTIDIENS VERS TOULOUSE AU DÉPART DE LA VILLE (*il convient donc d'ajouter à ce nombre les servic qui passent par la ville mais n'y ont pas leur terminus*)

4 NOMBRE DE SERVICES A.R. QUOTIDIENS SUR LES PRINCIPAUX ITINÉRAI

ZONE DESSERVIE PAR DES AUTOBUS RURAUX OU DEPARTEMENTAUX (*voir figures 25 et 26, pp.646-647*)

FIG. 23. LES LIAISONS RÉGIONALES ASSURÉES PAR AUTOBUS AU DÉPART DE TOULOUSE (1983).

Et l'écart est encore plus faible entre Toulouse et Auch, les trains couvrant la distance en 1h15- 1h30 et les autobus, théoriquement en 1h25-1h30.On comprend donc pourquoi cette ligne SNCF à faible trafic n'a été maintenue en exploitation que dans la mesure où les services routiers qui la doublent,en provenance ou à destination d'Aire-sur-Adour, se voient interdire de prendre ou de laisser entre Toulouse et Auch tout voyageur qui effectuerait un déplacement compris entre ces deux villes. Notons toutefois que l'encombrement des principales voies d'accès aux agglomérations urbaines, la saturation fréquente des entrées et des sorties de Toulouse en particulier, ont tendance à favoriser le rail car,dans bien des cas, depuis une dizaine d'années, les autobus ne peuvent plus respecter aussi régulièrement qu'autrefois les horaires qu'annoncent leurs exploitants.

— Les services d'autobus jouent un rôle essentiel voire exclusif sur d'autres liaisons interurbaines quand ils empruntent des itinéraires plus directs que la voie ferrée et, bien entendu, dans tous les cas où n'existe pas la possibilité d'établir une relation ferroviaire. Grâce à des lignes routières régulières, beaucoup de villes qui, pour des raisons diverses, liées à l'histoire ou à la configuration du réseau de chemins de fer, échappaient un peu à l'attraction de la métropole régionale, faute de lui être reliée correctement, se trouvent aujourd'hui plus nettement dans son orbite. Il peut s'agir de ville relativement proches comme Castres, Graulhet ou Lavelanet, mais aussi de centres plus éloignés comme Condom, Millau ou Saint-Affrique sur lesquels se sont exercées de tout temps des forces centrifuges qui auraient pu les placer plus nettement dans la zone d'influence de grandes villes extérieures à Midi-Pyrénées.

La liaison routière Castres-Toulouse s'effectue à raison de 8 aller-retour quotidiens dont 3 seulement par Lavaur, doublant en partie la ligne SNCF, quatre autres empruntant la route directe par Puylaurens. La compétition rail-route est ici très serrée car la voie ferrée effectue un détour par Saint-Sulpice qui la prive de son atout majeur sur ce type de relation: la rapidité. Elle n'en demeure pas moins très ouverte, compte tenu de la variété des itinéraires possibles. Cela vaut à Castres de nombreuses relations quotidiennes non seulement avec Toulouse (8 aller-retour par autobus, 6 par le train), mais aussi avec de nombreux bourgs et petites villes desservies au passage.

Graulhet et Lavelanet "oubliées" lors de l'établissement des grandes voies ferrées au XIX° siècle, sont tout naturellement entrées dans l'orbite toulousaine dès que furent créés les premiers services efficaces d'autobus. Pour Condom, Millau et Saint-Affrique par contre, l'établissement de liaisons directes avec Toulouse n'était pas d'un intérêt aussi évident compte tenu de l'orientation de la

vie de relation de ces villes , traditionnellement orientée vers l'Aquitaine et le Bas-Languedoc car, en ce domaine, les compagnies ferroviaires n'avaient fait qu'accentuer une tendance semble-t-il fort ancienne (**406** et **400**). Sur le parcours Millau-Toulouse via Saint-Affrique, fonctionnent aujourd'hui 3 aller-retour quotidiens directs par autobus qui équilibrent difficilement les 7 services ferroviaires vers Béziers et les 2 services routiers vers Montpellier. Il en va un peu différemment à Condom, désormais privée d'une desserte ferroviaire pour les voyageurs; reliée à Toulouse chaque jour par un seul autobus effectuant l'aller-retour dans la journée (départ 6h50, retour 19h) — un aller-retour supplémentaire le lundi et le samedi—, mais qui ne bénéficie pas de meilleures relations avec Bordeaux (un aller-retour quotidien départ 6h45, retour 19h20).

En dehors de Toulouse, aucune autre ville ne se trouve au centre d'un réseau de lignes d'autobus d'une extension comparable qui mérite pleinement le qualificatif de régional. Tous les autres réseaux formées autour des principales villes moyennes de Midi-Pyrénées (fig.**19**) ne dépassent les limites de leurs départements que pour atteindre au mieux tous les chefs-lieux ou quelques villes-maîtresses dans les départements voisins. L'organisation et le fonctionnement des transports collectifs de voyageurs révèle donc bien l'existence de deux niveaux d'organisation de l'espace. L'un, autour d'une dizaine de villes moyennes confirme la vitalité du fait départemental pour la vie de relation. L'autre, régional, correspond à l'attraction de Toulouse sur cet ensemble nommé Midi-Pyrénées dont on a souvent nié, peut-être hâtivement, la cohésion. Que cette attraction de Toulouse soit encore trop faible ou mal assurée, on peut en discuter, elle n'en est pas moins suffisante, malgré la concurrence sévère des déplacements en automobiles particulières, pour justifier le maintien de services pluriquotidiens d'omnibus ferroviaires et/ou d'autobus entre Toulouse et toutes les villes de Midi-Pyrénées. Et si dans le sud-Aveyron ou le Bas-Armagnac, l'influence de Montpellier, de Béziers et de Bordeaux le dispute à celle de Toulouse, cette dernière reste très forte sur des centres rattachés à l'Aquitaine ou au Languedoc-Roussillon, comme Agen, Castelnaudary, voire Carcassonne ou Pau. La SNCF ne s'y est d'ailleurs pas trompée et, en 1971, lorsqu'elle a réorganisé ses services sur une base plus régionale, soucieuse d'efficacité commerciale, elle a donné à sa région de Toulouse, des limites qui correspondent assez parfaitement à l'aire d'influence de cette ville, y intégrant Castelnaudary, mais rattachant Condom à Bordeaux et Millau à Montpellier.

c) *les trafics*.

Toutes ces observations mériteraient bien sûr d'être complétées par une analyse des trafics sur chaque ligne régulière de transports collectifs. Or, pour cela, les données

sont beaucoup trop imprécises ou fragmentaires et l'on ne peut en tirer des conclusions assurées.

A partir de contrôles par sondages dans les trains, la SNCF calcule des débits moyens journaliers sur les différentes sections de seslignes desservies par des trains omnibus. En Midi-Pyrénées, lors de l'enquête de 1976, c'est entre Toulouse et Saint-Sulpice que l'on constatait le trafic le plus important (2630 voyageurs/jour, les deux sens réunis), ce qui semble logique sur ce tronc aux lignes omnibus vers Capdenac, Albi-Rodez et Castres-Mazamet. Venait ensuite Saint-Sulpice-Albi (1140) qui l'emportait assez nettement sur toutes les autres relations omnibus les plus chargées: Toulouse-Foix(550), Toulouse-Auch (450), Saint-Sulpice-Mazamet (450), Toulouse-Montauban (510) ou Saint-Sulpice-Capdenac (370).

A l'intérieur de la zone d'influence immédiate de Toulouse que la SNCF assimilait alors à la "banlieue de Toulouse" — banlieue ferroviaire s'entend, qui incluait Montauban, Gaillac, Lavaur, Castelnaudary, Boussens, Pamiers et L'Isle-Jourdain—, on compte environ 1 million de voyages par an depuis 1970, chaque voyageur y effectuant un parcours moyen de 30 kilomètres : 1 million en 1972, 986 000 en 1977, 1,060 million en 1980. Près de 45% de ces voyages sont le fait d'usagers ayant souscrit un abonnement hebdomadaire leur donnant droit à un aller-retour quotidien, six jours par semaine, et 18% sont imputables à des abonnements ordinaires, l'achat d'une carte permettant de bénéficier de tarifs réduits pendant une période plus longue sans imposer un nombre déterminé de circulations.

Cette "banlieue ferroviaire de Toulouse" est moins fréquentée que celles qui s'organisent dans les 13 autres aires métropolitaines de province du pays: le trafic y est à peine égal à 35% du trafic banlieue de Bordeaux (3 millions de voyages/an) et sept fois moins important qu'à Strasbourg (7 millions). Mais ce résultat est toutefois honorable comparé avec ceux des banlieues gravitant autour des bipôles Nîmes-Montpellier (2 millions) ou Lyon-Saint-Etienne(6,5 millions), la proximité de deux grandes villes qui entretiennent des relations quotidiennes multipliant les déplacements de l'une à l'autre.

Mal adapté à la nouvelle répartition des activités dans la zone urbanisée autour de Toulouse, le transport ferroviaire semble jouer un rôle relativement très modeste pour les migrations domicile-travail qui sont pourtant de plus en plus nombreuses, sur des distances de plus en plus longues(Cf. Tome II). En 1967, dans la région Midi-Pyrénées, on avait délivré 126 000 abonnements hebdomadaires; en 1978 la vente de ces titres était tombée à moins de 60 000. Cette régression générale affectait un peu moins semble-t-il la banlieue de Toulouse, mais elle donne la mesure de la concurrence des transports en automobiles indidividuelles pour les déplacements de travail à courte distance. Ailleurs, une banlieue ferroviaire comme celle de Tarbes, pourtant bien dessinée il y a un demi-siècle, n'est plus

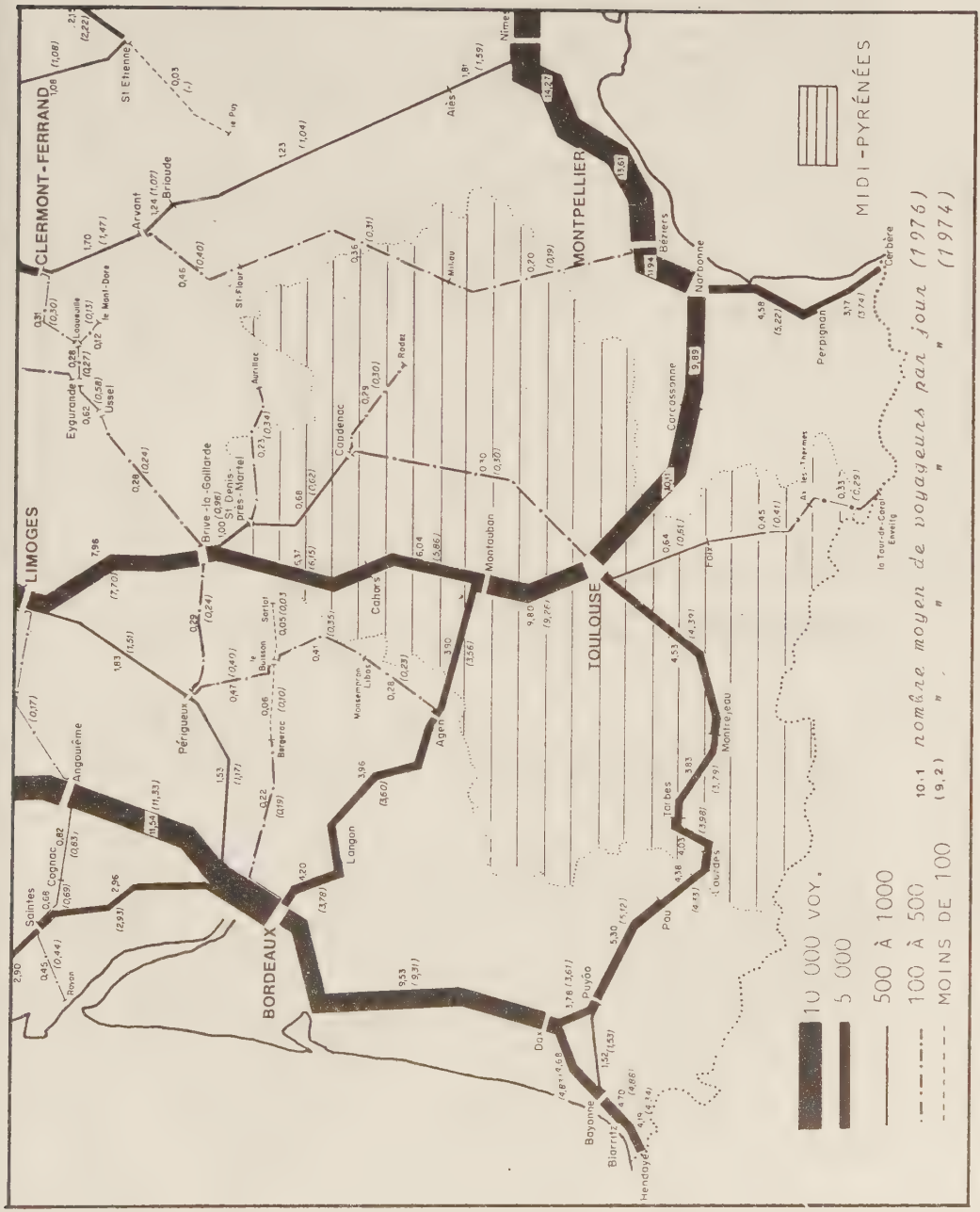


FIG. 24 . LE TRAFIC VOYAGEURS SUR LE RÉSEAU SNCF

DANS LE SUD-OUEST DE LA FRANCE. (1976).

(carte SNCF retouchée)

qu'un souvenir depuis la fermeture au trafic voyageurs de la ligne Tarbes-Morcenx et de l'embranchement vers Bagnères de Bigorre en 1971 : la seule gare de Tarbes qui écoulait 30 600 cartes hebdomadaires en 1967, n'en délivrait plus que 2 500 en 1977 et à Ossun, leur nombre était passé de 2230 à 705 dans le même temps.

La diminution rapide des abonnements hebdomadaires paraît en contradiction avec l'évolution générale du trafic omnibus dans la région.

sections de lignes	débit moyen journalier (nombre de voyageurs)				
	1955	1967	1972	1976	dt omnibus
Toulouse-Saint-Sulpice	1700	2160	1790	2930	2630
Saint-Sulpice-Capdenac	320	400	500	670	370
Saint-Sulpice-Castres	370	470	240	450	450
Tessonnières-Albi	600	1060	840	1140	1140
Albi-Carmaux	640	520			
Carmaux-Rodez	350	190	160	280	280
Toulouse-Auch	410	550	420	450	450
Toulouse-Foix	830	790	1030	1190	550

Tableau n° 35 . Le trafic voyageurs SNCF. Débit moyen journalier sur quelques sections de lignes essentiellement desservies par des trains omnibus (1955-1976).

Source. cartes SNCF

On a retenu ici le trafic total (omnibus, express, rapides) pour éviter toute confusion liée à des classifications différentes des trains selon les années considérées.

En raisonnant très prudemment et, faute de mieux, à partir des cartes indiquant la densité moyenne du trafic journalier, le trafic "régional" de la SNCF semble avoir connu une baisse assez sensible jusqu'au début des années 1970. Cette régression s' est amorcée très tôt sur certaines lignes omnibus (Carmaux-Rodez) mais le plus souvent, elle a caractérisé les années 1967-1972, c'est à dire la période de fort développement de l'usage des moyens de transport individuels avant la crise pétrolière de 1973-1974. Depuis cette date, la reprise est assez nette partout, et elle semble même s'être accélérée depuis 1976, si l'on accorde foi aux estimations de trafic récentes qui n'utilisent pas les mêmes critères qu'auparavant. Compte tenu de la diminution du nombre d'abonnements

hebdomadaires, on peut donc avancer l'hypothèse que la désaffection des usagers sur les relations à courte distance — type banlieue de Tarbes— pour les déplacements domicile-travail, a été compensée par la progression d'un trafic plus nettement régional que local, dont les fluctuations hebdomadaires sont beaucoup plus marquées et qui ont imposé la création de nombreux services supplémentaires en fin de semaine, le vendredi et le dimanche soir en particulier. L'exploitation de tableaux mécanographiques établis par la SNCF en 1979 à partir des billets délivrés pour un certain nombre de relations indique en effet l'existence de flux appréciables entre Toulouse et les principales villes de la région; flux dont tout laisse à penser qu'ils l'emportent aujourd'hui en volume sur les relations en majorité quotidiennes à l'intérieur de la banlieue SNCF de Toulouse.

Nombre moyen de voyages/jour, deux sens réunis, entre Toulouse et:

- Albi:	371
- Auch	114
- Cahors	233
- Castres	66
- Foix	74
- Lourdes	132
- Montauban	568
- StGaudens	192
- Tarbes	412
Total	2157

Mais tout cela est relativement imprécis et en l'absence totale d'informations même aussi fragmentaires pour les transports routiers, force est de s'en tenir bien souvent aux conclusions inspirées par l'analyse de l'offre de transports collectifs en admettant que si la fonction — le trafic — crée l'organe — le service régulier routier ou ferroviaire — ces derniers possèdent une organisation spatio-temporelle — itinéraires organisés en réseaux et fréquences — qui ne peut être très différente de la répartition de la demande dans l'espace et dans le temps. Malgré le caractère très rigide des systèmes de transports collectifs depuis l'établissement des plans départementaux, il ne fait aucun doute que de tels services n'ont pu se maintenir, en dépit de la concurrence des transports individuels, que sur les relations les plus régulièrement fréquentées.

B. Les problèmes d'exploitation des services de transports collectifs dans la région.

a) *Les services SNCF.*

Pour aussi encourageants que soient leurs résultats récents, nul n'ignore les graves difficultés qui assaillent les lignes omnibus de la SNCF. En dix ans, entre 1972 et 1982, dans l'ensemble du pays, leur trafic a stagné autour de 4,3 milliards de voyageurs kilomètres (banlieue de Paris exclue) alors que le trafic grandes lignes progressait de 32%. La conséquence la plus connue de cette situation est bien sûr le déficit lié au maintien en exploitation de telles dessertes. Fallait-il pour autant, au nom des seuls critères financiers, supprimer ou transférer sur route les services voyageurs dans des zones déjà peu peuplées et médiocrement actives en invoquant leur déficit trop important? Si le principe en fut admis quand, en 1971, l'Etat décida d'imposer à la SNCF un retour progressif à l'équilibre financier, l'application est restée relativement prudente. Jouant le jeu qu'on leur imposait, les dirigeants de la SNCF n'eurent aucune peine à proposer des mesures d'économies en demandant à l'autorité de tutelle d'abandonner le transport des voyageurs sur les relations les moins fréquentées. Ce programme n'a été réalisé qu'en partie: au nom de l'intérêt général, ou sous la pression d'intérêts locaux, l'Etat a imposé le maintien de certains services ferroviaires déficitaires dont il s'est engagé à compenser les pertes. De la même façon, certaines collectivités locales ont accepté de verser à la SNCF les subventions nécessaires à l'exploitation de certains services pour le transport local des voyageurs. A ce titre, en 1980, la SNCF a reçu 2045 millions de francs de l'Etat (87%) et des collectivités locales (13%).

En Midi-Pyrénées, on l'a vu, les lignes les plus déficitaires ont été transférées sur route dans la décennie 1970. Dès 1966, la SNCF avait par exemple demandé l'autorisation d'abandonner le transport des voyageurs entre Cahors et Capdenac, mais le ministère des transports s'y opposa jusqu'en 1980. Or, avec en moyenne 90 voyageurs par jour pour l'ensemble des 3 services aller-retour, les recettes couvraient moins de 20% des dépenses engagées, quel que soit le mode de calcul utilisé pour évaluer ces dernières.

Dans la région, toutes les dessertes omnibus sont déficitaires mais sur les lignes les plus fréquentées, celles qui restent exploitées avec des services ferroviaires, le rapport coût/recettes a oscillé, pendant les années 1970 entre 4,5 (Saint-Sulpice-Mazamet) et 1,8 (Saint-Sulpice-Carmaux), la section la plus chargée, Toulouse-Saint-Sulpice, n'offrant pas un bien meilleur rapport (1,6 à 2,2 selon les années) car la densité du trafic ne saurait faire oublier l'importance des moyens mis en œuvre: en moyenne 30 trains de voyageurs par jour pour un total de 2500 à 3000 usagers seulement.

b) les services routiers.

Les difficultés d'exploitation des services omnibus de la SNCF ne sont plus à mettre au compte d'une concurrence sauvage des transports collectifs routiers comme ce fut le cas dans les années 1930. Les données relatives aux trafics de ces derniers sont très imprécises car pour la seule région Midi-Pyrénées plus de 500 entreprises différentes sont concernées (transports urbains exclus), se partageant un parc de 2100 autobus environ.

Le caractère artisanal de la profession est toujours très affirmé et l'on ne compte en moyenne que 4 personnes et 4 véhicules par entreprise. Toutefois, une quarantaine d'affaires, assez bien réparties entre les huit départements, possèdent chacune plus de 10 véhicules et contrôlent ensemble près de 40% du parc d'autobus. De toutes les enquêtes, même partielles, de tous les entretiens avec les exploitants, il ressort clairement que le service des lignes régulières rurales ou interurbaines ne constitue plus aujourd'hui qu'une faible part du chiffre d'affaires et cela d'autant plus, semble-t-il, que l'entreprise est plus importante. A de rares exceptions près, le trafic de ces lignes — 900 probablement en Midi-Pyrénées — a fortement décliné au cours des vingt dernières années et la diminution a été beaucoup plus sensible sur les relations les plus courtes, au point que beaucoup d'entre elles ont été abandonnées.

En Haute-Garonne, les travaux préparatoires à l'élaboration d'un schéma départemental des transports collectifs (**582**) ont permis de préciser un peu ces données. En 1978, on comptait dans ce département 59 entreprises qui effectuaient des services réguliers de voyageurs mais 29 à peine y avaient leur siège social, dont 6 seulement à Toulouse. Cela confirme bien que, depuis l'entre-deux-guerres, les choses n'ont guère évolué. Le transport collectif de voyageurs mis en place par de petits artisans pour relier leur bourg ou leur petite ville à un centre urbain plus important, et bien souvent à Toulouse, est resté du ressort d'entreprises locales de faible envergure et n'a guère été convoité par des affaires toulousaines. Au moment de l'enquête, les 29 entreprises implantées en Haute-Garonne se partageaient un parc de 324 véhicules: 9 d'entre elles seulement possédaient plus de 10 autobus, et 3 plus de 35, dont la SEMVAT (50), concessionnaire des lignes départementales. A ces 29 entreprises, il convient d'en ajouter 18 autres, elles aussi domiciliées en Haute-Garonne qui, avec 94 autobus, n'assuraient que des services scolaires ou occasionnels: 6 avaient leur siège à Toulouse et 4 seulement fonctionnaient avec plus de 10 véhicules.

Dans ce département, il faut faire un sort particulier au réseau interurbain de la SEMVAT. Créée en 1972 pour exploiter les nombreuses lignes de transport en commun de l'agglomération toulousaine (52 communes), cette société d'économie mixte s'est également vu confier par le Département un lot de lignes dites "interurbaines",

en fait des lignes rurales, qui relevaient antérieurement de la société des TED ou de la STASO, cette dernière exploitant avec des autobus les itinéraires autrefois pourvus de voies ferrées d'intérêt local. Ce réseau interurbain est donc l'héritier direct des lignes rurales qui, pratiquement toutes, depuis l'origine, n'avaient survécu qu'avec le soutien financier du Conseil général. Il en compte aujourd'hui 21, totalisant 1200 kilomètres, qui rayonnent autour de Toulouse et desservent la plus grande partie du département ainsi que certains cantons limitrophes du Gers et de l'Ariège. En 1975, 1 547 000 voyageurs avaient utilisé ces lignes dont le déficit s'élevait alors à 1 710 000 francs. Dès cette époque, la SEMVAT constatait que poursuivre l'exploitation aboutirait rapidement à des pertes insupportables pour les collectivités locales (rapport d'activité.1975). Sur ces lignes rurales, la régression du trafic semblait en effet irréversible du fait de l'évolution du taux de motorisation des ménages et du dépeuplement des zones desservies. Mais comme l'Etat pour les lignes omnibus de la SNCF, l'autorité départementale pouvait-elle accepter de priver certains cantons de transports collectifs? Dans l'attente d'un schéma départemental de transports collectifs, elle a imposé à la SEMVAT d'en poursuivre l'exploitation, n'acceptant que de très légères modifications des services existants.

Avec 93 agents et 53 véhicules en 1982, le réseau interurbain de la SEMVAT a transporté 1 957 000 voyageurs, soit 26% de plus qu'en 1974. Mais cette progression ne doit pas faire illusion: c'est en détournant vers ces lignes interurbaines certains transports scolaires (351 000 passagers en 1974, 910 000 en 1982) qu'on est parvenu à compenser la baisse du trafic régulier qui ne s'est pas démentie (1 197 000 passagers en 1974, 1047 000 en 1982). Mais cela n'a pas suffi à rééquilibrer le compte d'exploitation: en 1982, hors amortissement, il a laissé un déficit de 7,1 millions de francs, soit 3,60f. par voyageur, alors que les recettes de trafic atteignaient à peine 10,3 millions de francs, dont 557 000 francs pour les messageries, les autobus interurbains ayant transporté pour 397t de colis divers cette année-là.

L'exemple du réseau interurbain de la SEMVAT illustre bien les difficultés rencontrées par tous les exploitants de lignes régulières d'autobus, en particulier lorsqu'ils s'adressent à une clientèle rurale de plus en plus clairsemée ou dotée de moyens de transport individuels. A n'en pas douter la majorité des entreprises concernées n'auraient pu survivre si elles avaient dû compter uniquement sur les services réguliers. Le développement des transports scolaires et l'augmentation de la demande de transports occasionnels a été pour les plus petites d'entre elles un ballon d'oxygène et pour d'autres, plus rares, un atout inespéré pour s'imposer sur un marché qui semblait la chasse gardée des plus anciens, de ceux qui avaient obtenu, dès 1938, l'inscription de leurs droits dans les plans départementaux de transport des voyageurs et qui veillaient à les préserver de toute concurrence nouvelle.

c) *le rôle des transports scolaires.*

Dans la majorité des cas, les transports scolaires combinés avec des sevices occasionnels ont permis de mieux utiliser le matériel, d'assurer son renouvellement et, au bout du compte, de maintenir en exploitation bien des lignes régulières déficitaires ou peu rentables dont on peut se demander si elles ne constituent pas souvent un simple support publicitaire pour les autres activités de l'exploitant. Mais aujourd'hui, beaucoup sont tentés d'abandonner de tels services aussi contraignants et au rendement aléatoire pour se consacrer uniquement aux transports scolaires et mieux répondre, au coup par coup, à une demande croissante de transports occasionnels qui présentent moins de risques, la recette étant assurée au moment de la prestation de service.

L'organisation des transports scolaires relève des collectivités ou d'organismes locaux et des services de trois administrations différentes. En Haute-Garonne, au cours de l'année 1978-1979, on comptait 370 circuits spéciaux mis en place par 74 organisateurs différents, qui avaient en charge 17 300 élèves. Les services réguliers assuraient quant à eux le transport de 7.500 autres élèves, en majorité dans l'agglomération toulousaine. Cela représentait un coût total de 32,6 millions de francs que supportaient l'Etat (48,8%), le Département (29,8%), les communes (10%) et les familles (11,4%), soit une dépense moyenne par élève et par an de 1316F, assez nettement supérieure à la moyenne nationale.

Ces proportions n'ont pratiquement pas varié depuis, mais en 1982, c'est près de 30 000 élèves qu'il a fallu transporter dans le seul département de la Haute-Garonne, où, chaque jour, les autobus de ramassage parcourent 28000km, pour un coût total annuel de 50 millions de francs. Une somme que l'on ne peut manquer de rapprocher des 10,3 millions de francs rapportés la même année par le transport des voyageurs — scolaires compris — sur les lignes régulières du réseau interurbain de la SEMVAT. Dans le premier cas l'offre de transport peut être estimée à 5 millions de km (28 000 km x 180 jours); dans le second elle s'est élevée à 2,5 millions de km. Cinq fois moins de recettes pour une offre inférieure seulement de moitié, malgré le surplus de recettes apporté aux lignes régulières par les usagers scolaires, voilà qui explique tout l'intérêt que portent les entreprises de transport à l'attribution des circuits de ramassage scolaires.

Pour l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, la progression de cette activité a été spectaculaire: 100 000 élèves utilisent aujourd'hui les services d'autobus pour se rendre dans leurs établissements scolaires ou en revenir, ce qui représente vraisemblablement un trafic quatre à cinq fois supérieur à celui des lignes régulières de transports collectifs.

On peut juger du rôle des transports scolaires dans la vie des entreprises en observant la place qu'ils occupent dans les activités de cinq d'entre elles implantées à l'est de Toulouse dans le secteur Caraman, Revel, Villefranche-de-Lauragais. Le nombre de circuits attribués par les différents organisateurs de ramassage scolaire pour les établissements de Caraman, Revel et Villefranche-de-Lauragais correspond pour chaque entreprise à son parc de véhicules. Deux d'entre elles seulement exploitent en outre une ligne régulière, l'une 3 jours par semaine, entre Toulouse et Caraman, l'autre avec un aller-retour quotidien entre Sorèze et Castres. Deux autres ne sont inscrites au plan départemental de transports que pour les services des foires et des marchés, l'une avec un aller-retour Saint-Léon — Villefranche le vendredi, l'autre avec deux services, Le Faget-Caraman, le jeudi, et Villefranche-Caraman le même jour. Toutes possèdent par contre plusieurs cartes vertes qui leur permettent d'effectuer sans autorisation particulière les transports occasionnels qui leur sont proposés. Seule, celle qui est implantée à Toulouse complète son activité en exploitant pour le compte d'un transporteur plus puissant, quatre circuits de ramassage de personnel d'entreprise, ce qui lui permet d'employer un plus grand nombre de personnes à temps plein.

	ENTREPRISES				
	A	B	C	D	E
Parc d'autobus	4	12	10	12	16
Personnel	3	11	10	13	14
-dont à mi-temps	2	6	4	2	12
Lignes régulières	-	1	-	1	
Lignes foires et marchés	-	-	2	-	1
Circuits scolaires	3	12	9	9	16
Circuits d'entreprises	-	-	-	4	-
Cartes vertes pour transports occasionnels	1	6	4	9	7

Tableau n°36 . Les activités de cinq entreprises implantées à Toulouse et à l'est de Toulouse dans le secteur Toulouse-Revel-Villefranche-de-Lauragais, Caraman, Sorèze. Situation 1979.

Source. Enquête

d) les types d'entreprises de transports routiers.

On peut distinguer aujourd'hui quatre types d'entreprises organisant des transports collectifs.

— Très nombreuses sont celles qui, souvent avec un ou deux véhicules seulement, continuent d'assurer soit la desserte quotidienne d'un bourg ou d'une ville, soit à raison d'un ou deux services hebdomadaires les services des foires et des marchés. Toutes ont dû leur survie au complément de ressources que leur procure le ramassage scolaire et l'organisation de certains transports occasionnels: sorties sportives dominicales, voyages des clubs du 3° âge...

— Tout aussi nombreuses, beaucoup d'autres se sont créées trop tard, dans les années 1950-1960, pour prétendre obtenir le droit d'exploiter une ligne régulière, sinon en rachetant le fonds d'un concurrent inscrit au plan départemental lorsque ce dernier abandonnait son activité. Ces entreprises se sont systématiquement portées candidates lors des appels d'offres pour l'exploitation de circuits de ramassage scolaires. Dans ce secteur où la demande n'a cessé de se développer, la concurrence était encore possible et il y avait là la perspective de recettes régulières qui pouvaient constituer une bonne base de départ pour se lancer sur le marché plus incertain des transports occasionnels. Mais encore fallait-il que la demande de tels transports soit compatible avec les contraintes du ramassage scolaire, l'idéal étant de posséder autant de véhicules que de circuits scolaires et de les utiliser au maximum en dehors des heures de rentrée et de sortie des classes et, bien sûr, pendant les vacances des élèves...ce qui laissait tout de même de nombreuses possibilités. La plupart de ces entreprises ont conservé un caractère artisanal et il n'est pas rare qu'elles acceptent d'effectuer des transports occasionnels pour le compte d'un transporteur plus puissant doté d'un service commercial ou touristique et qui ne peut pas toujours faire face à une demande exceptionnelle.

— A côté de cette pléthore d'affaires de faible envergure, souvent endettées et sous la menace permanente d'une baisse d'activité des transports occasionnels qui ne leur permettrait plus de rembourser les emprunts contractés pour l'achat d'un matériel coûteux, on trouve une quarantaine d'entreprises en apparence plus solides. Certaines ont conservé ou acquis les droits d'exploitation de plusieurs lignes régulières sur les relations interurbaines les plus fréquentées et dans un secteur géographique toujours bien délimité. L'analyse de la desserte de Toulouse permet d'en identifier au moins cinq.

Outre les 21 lignes de la SEMVAT concédées par le département (en dehors du périmètre des transports urbains toulousains), on compte en effet 46 autres lignes régulières d'autobus qui aboutissent à Toulouse et sur lesquelles fonctionne au moins un service aller-retour quotidien. Elles induisent chaque jour 89 départs et 89 arrivées qui s'ajoutent aux 63 aller-retour assurés sur le réseau

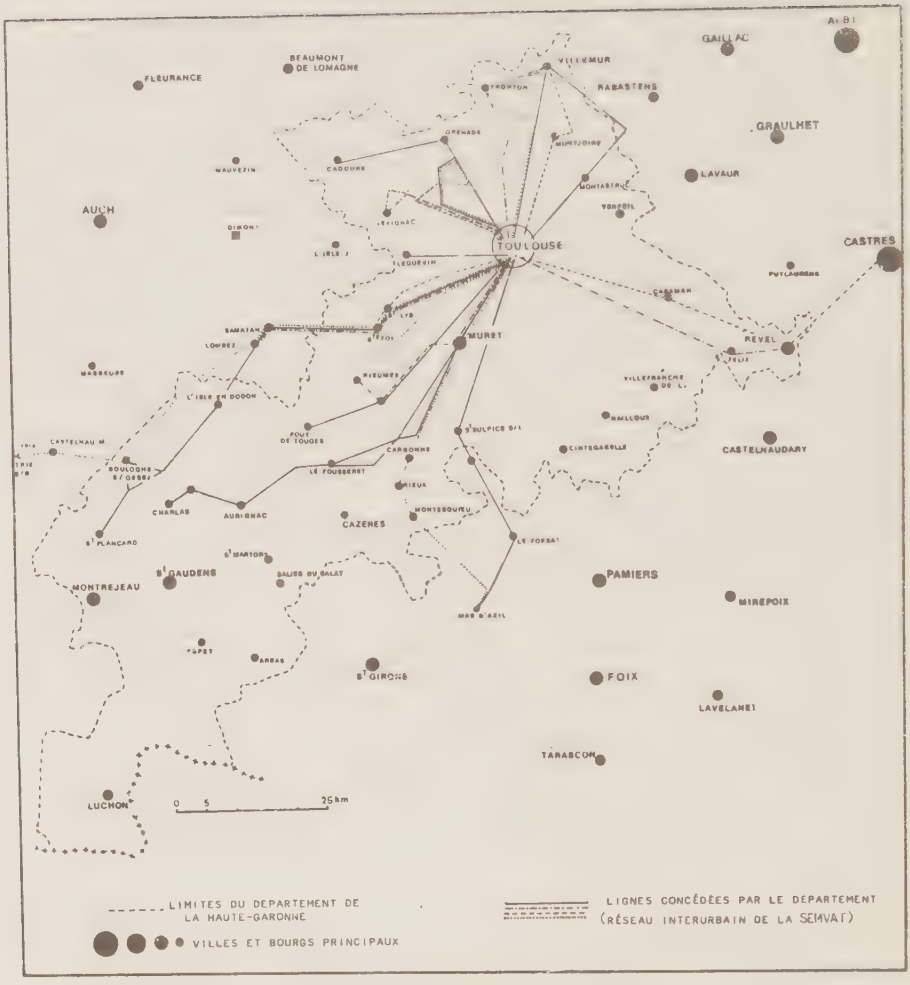


FIG. 25. LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOBUS CONCÉDÉES PAR LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE (1982).

— lignes desservant le territoire situé au-delà des limites du périmètre des transports urbains de l'agglomération de Toulouse (52 communes). A l'intérieur de ce périmètre, c'est également la SEMVAT, société d'économie mixte, qui est concessionnaire du réseau d'autobus urbains —

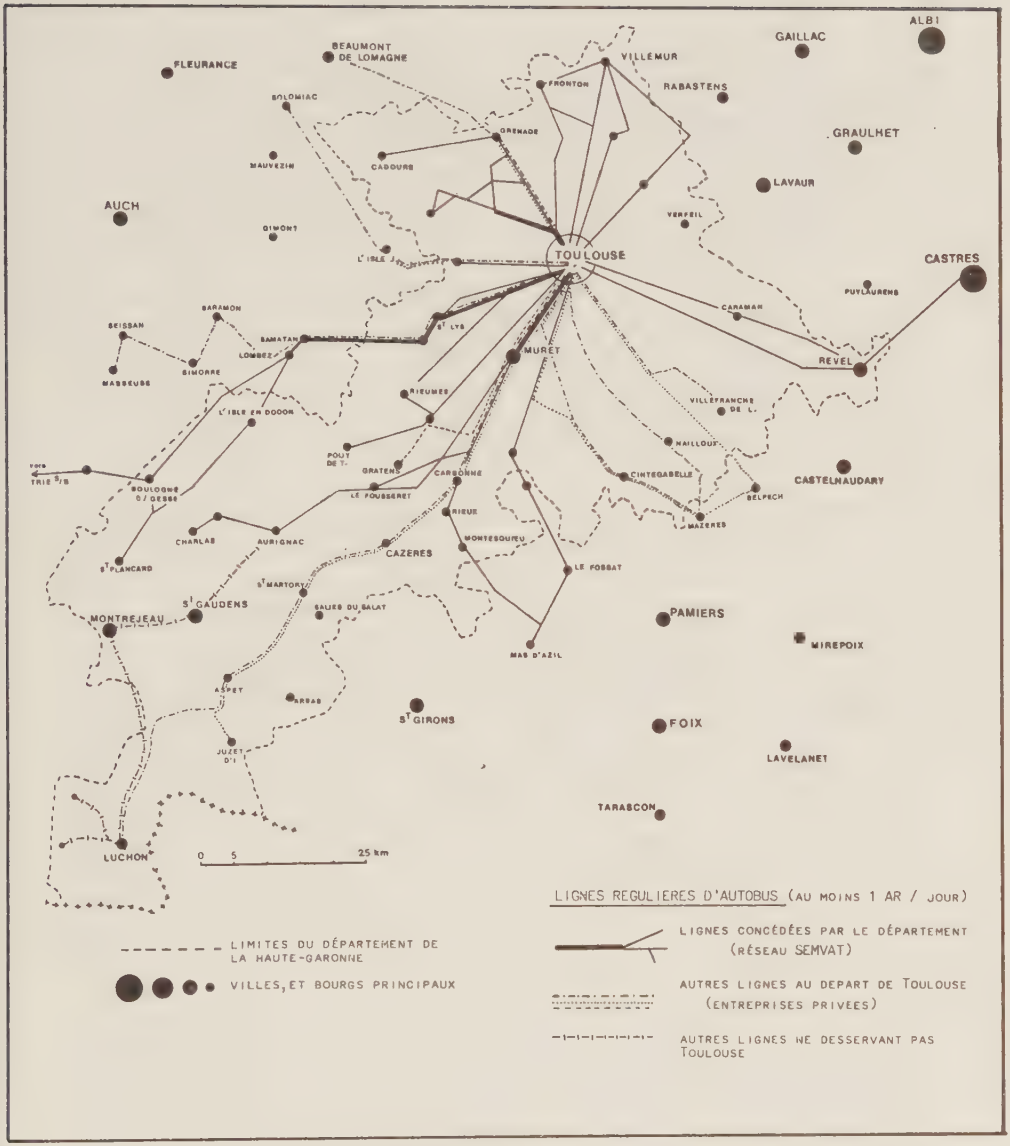


FIG. 26 . LES LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOBUS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE EN 1983.

Source. Indicateur DDE.

interurbain de la SEMVAT. Ces 46 lignes dépendent de 23 transporteurs différents dont la majorité sont établis hors du département. Mais si l'on observe la répartition des services et non plus celle des lignes, la concentration est beaucoup plus nette: 5 entreprises seulement assurent 54 services aller-retour soit 60% de ceux qui ne sont pas concédés à la SEMVAT. Et ces services concernent les axes les plus fréquentés au départ de Toulouse: Toulouse-Saint-Gaudens (5 lignes et 13 A.R. quotidiens pour la CAP — Cars Ariège-Pyrénés— vers Muret, Cazères, Luchon, Saint-Girons et Aspet via Saint-Gaudens); Carcassonne-Toulouse-Agen par la R.N. 113 (6 lignes et 13 AR pour VIA-Les Courriers de la Garonne); Toulouse-Castres via Verfeil et Lavaur et Toulouse-Ax-les-Thermes (2 lignes, 7 AR pour la SALT), Toulouse-Montauban et au-delà (4 lignes et 11 AR pour Jardel). L'assise de l'entreprise Dussert, de Mazères est moins tributaire d'un axe routier mais couvre tout le secteur du Lauragais compris entre la R.N.113 (Toulouse-Villefranche-de-Lauragais) et la RN20 (Toulouse-Pamiers), grâce à 5 lignes différentes aboutissant à Toulouse sur lesquelles fonctionnent 9 services aller-retour quotidiens. Le mouvement de concentration s'est encore accentué récemment avec l'association CAP-Jardel.

Au contraire, les autres lignes, qui correspondent le plus souvent à des itinéraires moins fréquentés,sont restées aux mains de transporteurs moins puissants, voire de très petites affaires (ligne Toulouse-Masseube) qui relèvent du premier type évoqué ci-dessus.

On notera avec intérêt que la relation Toulouse-Albi est la seule qui ait échappé au contrôle d'une"grande" société malgré son trafic important. Entre Toulouse et Albi, on compte au moins huit lignes régulières — dont 5 se prolongent au-delà vers Millau,Carmaux, Rodez..— ce qui représente dans chaque sens 13 services quotidiens. Mais ici, le partage établi dès l'entre-deux-guerres ne s'est pratiquement pas modifié et sept sociétés différentes se sont maintenues.

Bien implantés dans certaines villes moyennes, une dizaine d'autres transporteurs — Thorel-Balent à Castres, Rivière à Auch,Pouplain à Lavelanet...— , ou ceux qui sont déjà représentés à Toulouse — Jardel pour Montauban, la SALT pour Tarbes— ont également construit leurs entreprises autour des meilleures lignes régulières d'intérêt régional. Mais, même dans ces cas, les lignes régulières n'assurent plus qu'une part minoritaire de l'activité. Ces entreprises recherchent transports scolaires et transports occasionnels. Les plus importantes d'entre elles (Jardel) ne se contentent plus de répondre à la demande de transports occasionnels et se sont dotées de services spécialisés — voire d'agences de voyages— pour aller au-devant de cette demande et l'orienter éventuellement vers certaines destinations géographiques.

— Les plus belles réussites régionales dans le domaine du transport public de voyageurs ne passent pas nécessairement par le contrôle de bonnes lignes régulières. Plus exceptionnel il est vrai, un quatrième type d'entreprise correpondrait à des affaires aujourd'hui prospères et qui se sont développées sans le secours de tels services qui sont très souvent un atout appréciable pour se faire connaître du public. Le cas de la société Antras de Muret en est sans doute le plus bel exemple.

Petite affaire familiale de cycles installée à l'origine à Gourdan-Polignan, près de Montréjeau, se lançant d'abord dans l'exploitation d'un service de taxi-ambulance, puis faisant l'acquisition de son premier autobus d'occasion en 1955, elle est aujourd'hui avec une cinquantaine de véhicules l'une des plus grosses entreprises de transport de voyageurs du département et de la région avec un chiffre d'affaires qui atteignait le milliard de francs en 1979. Mais venue trop tard, elle n'exploite que deux petites lignes régulières Toulouse-Muret — 2 aller-retour quotidiens — et Toulouse-Gratens — 1 aller-retour quotidien — dont elle a acquis les droits qui appartenaient à une entreprise disparue. Son essor leur doit peu. Il est par contre inséparable du développement des transports scolaires dont elle a su tirer le meilleur parti avec l'appui de la municipalité de Muret. Les circuits qui lui sont attribués représentent environ les 1/3 de son chiffre d'affaires de 1979. Assurés de revenus réguliers grâce à ces services contractuels, ses dirigeants ont ensuite saisi toutes les opportunités qui se sont présentées, se portant candidats pour organiser le ramassage personnel de certaines entreprises toulousaines et, surtout, jouant la carte de la qualité avec un matériel très confortable, ils ont amplement mis à profit l'essor de la demande de services occasionnels, qu'il s'agisse d'une demande locale et régionale — déplacements sportifs, sorties de neige, voyages d'agrément... — ou de circuits touristiques plus longs et plus complexes proposés par l'intermédiaire d'un service spécialisé.

Quelle que soit l'entreprise considérée — et la variété est grande — les transports collectifs sur des lignes régulières ne jouent plus aujourd'hui qu'un rôle marginal. Alors que les besoins de déplacement se multipliaient au cours des trente dernières années, l'accession d'un nombre toujours plus grand de ménages à la possession d'une automobile les a privés d'une clientèle soucieuse d'échapper aux contraintes d'horaires et d'itinéraires fixes ou à l'inconfort de trains omnibus et d'autobus que l'on négligeait souvent de renouveler afin de ne pas compromettre l'équilibre toujours précaire de l'exploitation.

7. Le bilan de l'évolution contemporaine des transports collectifs à l'intérieur de la région.

A la veille de la guerre, on pouvait redouter que les entreprises de transports routiers n'imposent leur loi sur les axes déjà les plus fréquentés, acculant à la ruine des services ferroviaires locaux et régionaux. Utilisant une infrastructure dont elles n'assuraient pas l'entretien et l'amélioration, à la différence des compagnies ferroviaires, assurées d'un trafic régulier contrairement aux exploitants de lignes d'autobus ruraux presque toujours subventionnés, elles pouvaient, sur les meilleurs itinéraires, proposer des tarifs beaucoup plus alléchants que les chemins de fer,n'ayant pas, comme eux, à utiliser les profits réalisés là pour combler le déficit d'autres lignes moins rentables maintenues en exploitation au nom du service public.

Acculées à se défendre, la SNCF et les collectivités locales organisatrices de transports collectifs routiers, avaient pensé trouver dans la "coordination" une solution qui concilierait l'intérêt général — le maintien d'une desserte correcte de tout le territoire— sans porter trop gravement atteinte à la libre entreprise. La démocratisation et la banalisation des déplacements en automobiles particulières ont complètement ruiné l'espoir d'établir un système de transports collectifs qui, la route complétant le rail, achèverait l'oeuvre entreprise au milieu du XIX° siècle avec la construction des premières voies ferrées, en donnant à chacun, fût-il établi dans un canton dépeuplé et "loin de tout" la possibilité d'entrer en relation, au moindre coût, avec toutes les régions du pays. Des grands axes dotés des meilleures infrastructures ferroviaires aux petites routes secondaires que commençaient à sillonner les autobus ruraux, tout l'édifice patiemment construit depuis des décennies avec empirisme mais non sans cohérence dans un pays hypercentralisé s'est trouvé ébranlé, à peine achevé, par l'apparition d'un nouveau mode de transport individuel qui n'impliquait plus une telle hiérarchie. L'automobile allait partout, à tout moment, et l'espace qu'on avait pris l'habitude de penser en fonction de l'organisation des réseaux de transports ferroviaires en se référant au temps nécessaire pour aller d'un point à un autre, prenait une toute autre dimension. Quelques années après les premiers autobus, l'automobile individuelle rapprochait des villes que les chemins de fer avaient éloignées en assurant leur desserte par deux lignes distinctes, voire par des lignes appartenant à deux réseaux différents. Pour d'autres, restées à l'écart des grandes voies ferrées, elle mettait fin au handicap d'un isolement néfaste pour le développement économique.

Mais l'on n'efface pas en quelques années l'héritage d'un siècle où la vie de relation s'était organisée en fonction d'un système de transport rigide. Tout montre, au contraire, et le réseau actuel des transports collectifs dans la région en fournit la preuve, que l'organisation de l'espace s'est encore renforcée en Midi-Pyrénées autour de la métropole toulousaine et d'une dizaine de villes moyennes — dont tous les chefs-lieux de départements— . Bien loin de contrarier ce processus déjà bien

engagé pendant l'entre-deux-guerres, le développement des transports individuels n'a fait, semble-t-il, que le favoriser. Dans tous les cas où le réseau ferroviaire contribuait à renforcer l'attraction de Toulouse, il a été amélioré et son exploitation s'est maintenue. Dans le même temps, on a veillé à conserver au moins une desserte ferroviaire à toutes les villes maîtresses de Midi-Pyrénées et toujours, s'il n'en subsiste qu'une, celle qui l'unissait à la métropole. Les exemples d'Auch, de Cahors, de Castres ou de Foix sont à cet égard particulièrement explicites. Partout ailleurs, les transports collectifs routiers se sont maintenus et ont été améliorés lorsqu'ils contribuaient à renforcer cette organisation spatiale centrée sur Toulouse et relayée par une dizaine de villes moyennes qui, dotées chacune d'un bon réseau de lignes régulières pour le transport des voyageurs, font figure de petites capitales à l'échelle de contrées dont la taille n'excède jamais celle d'un département quand elle n'y correspond pas presque parfaitement.

Mais tout cela s'est fait de façon très empirique, au coup par coup, en fonction de l'évolution de la demande. Jusqu'à la fin des années 1970, nulle autorité ne s'est souciée de repenser l'organisation des transports collectifs à l'échelle de la région. Pendant trente ans, la priorité fut d'abord de faire face à l'expansion de la circulation automobile et la politique des transports s'est souvent réduite à la programmation des infrastructures routières ou autoroutières. C'est dans le cadre rigide des décrets de coordination appliquées dans le cadre de chaque département, que les transports de voyageurs ont dû résister à la concurrence de l'automobile individuelle. Si l'on fait le bilan de leur évolution depuis la guerre, force est de constater qu'elle a essentiellement consisté à supprimer les dessertes les plus déficitaires ou à les transférer du rail à la route. Rarissimes ont été les créations de lignes régulières et lorsque de nouveaux besoins sont apparus, en matière de transports scolaires, ils ont entraîné la création de services spécifiques régis par des textes règlementaires nouveaux.

La carte actuelle des réseaux de transports collectifs — lignes régulières — n'est donc pas fondamentalement différente de celle d'avant-guerre, mais elle est beaucoup plus simple. Il y a un demi-siècle, l'extraordinaire enchevêtrement des lignes masquait la cohérence d'une organisation spontanée issue de la concurrence de plus en plus vive entre le rail et la route. Cette cohérence apparaît beaucoup mieux aujourd'hui depuis qu'ont disparu de multiples dessertes rurales comme si la suppression des "capillaires" mettait en évidence un système vasculaire encore plus hiérarchisé qu'autrefois, d'abord autour d'une dizaine de villes-maîtresses de l'armature urbaine régionale, ensuite autour de Toulouse.

Au niveau supérieur de l'armature urbaine de Midi-Pyrénées, Toulouse est en effet le centre d'un remarquable réseau de lignes ferroviaires et routières exploitées pour le transport des voyageurs. On peut les regrouper en cinq types, trois lui étant spécifiques, les deux autres se retrouvant autour d'organismes urbains plus modestes.

— Par sa taille, son emprise spatiale, l'agglomération de Toulouse ne peut fonctionner qu'avec un système de transports collectifs urbains desservant à la fois la commune-centre et la banlieue. Ce réseau a été créé en 1863, au moment où la nouvelle organisation de l'espace national imposée par le capitalisme moderne et rendue possible par la constitution d'un grand réseau ferroviaire supposait l'existence de relais provinciaux. Par sa taille, Toulouse s'est imposée dans ce rôle malgré la médiocrité de ses activités économiques et la passivité de sa bourgeoisie.

L'étude des rapports transports-espace-société dans l'agglomération toulousaine fait l'objet d'un développement séparé tant sont complexes les problèmes posés. Jusqu'à une époque récente, aucune autre ville de Midi-Pyrénées n'a été confrontée à de tels problèmes d'organisation interne. Si l'on excepte une ou deux lignes de tramways urbains à Rodez (**643**) ou à Lourdes (**642**) imposées surtout par la topographie de ces cités, il faut attendre la fin des années 1960 pour voir naître les premières ébauches de véritables réseaux de transports collectifs à Tarbes, Albi, Castres, Rodez et Montauban.

— Comme de modestes bourgs, Toulouse est aussi le terminus de nombreuses lignes d'autobus ruraux qui drainent la population des campagnes dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de la ville, c'est-à-dire dans une zone où, depuis quinze ans, se manifestent de plus en plus vigoureusement des phénomènes de"rurbanisation". Ces lignes d'autobus ruraux sont nées, au début du siècle, à l'initiative souvent du Conseil général, et de ce fait. elles franchissent rarement les limites du département.

— Troisième type de relations, plus nettement interurbaines mais typiques de tous les chefs-lieux de départements, celles qui unissent Toulouse aux villes proches, disons dans un rayon de 50 à 80 kilomètres et que l'on a désignées comme des relations interurbaines de voisinage.

— Les plus longues de ces relations peuvent être qualifiées de "régionales"; leur nombre, leur variété distinguent incontestablement la métropole toulousaine des autres villes-maîtresses de l'armature urbaine régionale et donnent à Midi-Pyrénées une cohésion qu'on lui a souvent déniée.

— Enfin, passent par Toulouse ou en sont issues pratiquement toutes les lignes ferroviaires sur lesquelles circulent des trains rapides et express et dont la fonction est d'assurer les relations interrégionales. Une fonction dont les transporteurs routiers ont dû laisser le quasi monopole à la SNCF. Mais un monopole que contestent de plus en plus sérieusement depuis dix ans les compagnies aériennes intérieures. Ces relations interrégionales fortement centrées sur Toulouse ont, elles aussi, un rôle déterminant dans l'organisation de l'espace à l'intérieur de la région.

8. Les relations interrégionales.

Les relations interrégionales ferroviaires passent en Midi-Pyrénées par quatre lignes aujourd'hui électrifiées qui se croisent à Toulouse. Bien armée pour résister à la concurrence de la route pour le transport des voyageurs à longue distance, la SNCF a fait porter ses efforts sur la desserte des grandes lignes.

La réduction des temps de parcours sur les principaux itinéraires fut l'atout décisif qui permit au rail de conserver dans le pays une clientèle de 230 à 300 millions de voyageurs par an (banlieue de Paris exclue), les pertes enregistrées sur les lignes omnibus étant largement compensées par une meilleure fréquentation des services grandes lignes. Le parcours moyen de chaque voyageur qui n'était que de 63 kilomètres en 1938 est ainsi passé à 120 kilomètres en 1969 et il atteint aujourd'hui 182 kilomètres, ce qui a permis au trafic voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres de connaître une progression de 60% entre 1962 et 1982 sur l'ensemble du réseau national.

Pendant longtemps, l'éloignement de Midi-Pyrénées par rapport à Paris et aux grands centres d'activité du pays a mis le rail à l'abri d'une concurrence trop sévère des transports routiers individuels sur ce type de relations. Il est vrai que les services proposés sur les grandes lignes n'ont cessé de s'améliorer. La rapidité fut d'abord l'objectif prioritaire et, depuis dix ans, le confort a été l'objet de soins attentifs, lorsque les dirigeants de la SNCF ont admis qu'une véritable politique commerciale ne pouvait se limiter aux prouesses techniciennes et au respect scrupuleux d'horaires calculés au plus juste. On a souvent évoqué le caractère très sélectif de la modernisation des dessertes voyageurs. Les lignes radiales ont de tout temps été plus favorisées que les relations transversales et l'exemple de Midi-Pyrénées pouvait illustrer ce jugement qui mérite d'être largement révisé aujourd'hui.

a) les relations transversales.

Vers le sud-ouest, sur la grande ligne du piémont pyrénéen précocement électrifiée, le trajet Toulouse-Bayonne (323km) demandait encore 6h en 1937. La célèbre rampe de Capvern n'a pas empêché qu'on réalise sur cette liaison d'honorables performances et aujourd'hui, les meilleurs trains couvrent la distance en moins de 4heures.

Tarbes se trouve ainsi bien reliée à Toulouse et,de Pau, à égale distance de Toulouse et de Bordeaux par la voie ferrée (233 km et 218 km), on atteint aussi rapidement la métropole de l'Aquitaine que celle de Midi-Pyrénées, le nombre de services voyageurs dans les deux directions laissant un choix très ouvert. On ne saurait pour autant en conclure que, d'un strict point de vue ferroviaire, l'influence de Toulouse le dispute à celle de Bordeaux jusqu'à Pau. Tous les usagers de la ligne Bayonne-Toulouse ont constaté une nette rupture de trafic entre Pau et Tarbes: les trains venant de Bayonne se vident à Pau puis se remplissent à nouveau à partir de Tarbes jusqu'à Toulouse. En sens inverse, le phénomène est encore plus net particulièrement le dimanche soir. Le rattachement de Pau à la région Aquitaine ne semble pas, de ce point de vue, trop arbitraire et si l'on peut discuter de l'autonomie économique et culturelle de cette ville vis-à-vis de Bordeaux, il ne fait aucun doute qu'elle échappe largement à l'influence de Toulouse, à la différence de Tarbes.

Il est d'ailleurs intéressant de constater que les progrès réalisés pour les relations ferroviaires entre Bordeaux et Paris — 4h03 en 1983 par les trains TEE,pour 581 km.— ont eu pour conséquence d'imposer encore plus nettement qu'autrefois l'itinéraire via Bordeaux (871km) pour les relations Tarbes-Paris, au détriment d'un parcours via Toulouse (874 km) dont le kilométrage est pourtant équivalent. La réalisation prochaine d'un TGV Atlantique devrait encore accentuer cette tendance dont on peut se demander quelles seront, à terme, les conséquences sur l'organisation de la vie régionale. Passant par Bordeaux,ne sera-t-on pas tenté de s'y arrêter d'abord, puis d'y revenir ensuite pour y traiter des affaires ou y utiliser des services rares également présents à Toulouse?

L'inégale efficacité des liaisons Paris-province favorise également vers l'est l'action de forces centrifuges qui peuvent être dommageables pour la cohésion encore faible de la région Midi-Pyrénées. Bien que plus longue (938 km), la liaison Paris-Narbonne via Lyon figure désormais dans l'indicateur SNCF "Ville à Ville" (service hiver 1983-1984) plus souvent que la relation via Toulouse (863km). C'est une des conséquences de "l'effet TGV" dans le Sud-Ouest de la France: le trajet Narbonne-Paris s'effectuant avec les rames TGV à partir de Montpellier ne demande plus que 6h15 environ, soit un gain d'au moins deux heures par rapport à la meilleure relation via Toulouse.

Le même indicateur ne mentionne aucune liaison Carcassonne-Paris via Lyon, bien que le gain de temps sur cet itinéraire soit aussi très appréciable. Avec un départ à 9h51 de Carcassonne, on atteint Paris, avec changement à Montpellier pour un TGV, à 16h58. Un départ plus précoce (9h13) avec changement à Toulouse (9h58-10h27) ne permet d'arriver dans la capitale qu'à 18h. Le détour par Lyon est plus long, donc plus cher, mais cela suffira-t-il longtemps à dissuader les usagers fidèles à l'itinéraire toulousain? Certains verront peut-être là une querelle de voyageurs pressés. On aurait tort de l'ignorer lorsqu'on sait que planificateurs et décideurs pensent le plus souvent l'espace en fonction de l'accessibilité de ses différentes villes, et, quoi qu'ils en disent, en fonction de l'accessibilité depuis Paris. Or, une ville où l'on ne passe plus paraît toujours beaucoup plus lointaine: on ne s'y rend que lorsque la nécessité l'impose alors qu'on s'y serait arrêté plus volontiers si l'occasion de traiter une affaire s'y présentait.

Et que dire des opportunités qui ne tarderont pas à se présenter pour aller de Toulouse à Paris via Bordeaux? L'achèvement des autoroutes Paris-Bordeaux et Bordeaux-Toulouse a déjà orienté le choix de nombreux automobilistes vers cet itinéraire. Il en sera vraisemblablement de même pour les relations ferroviaires dès la fin des années 1980 quand le TGV atteindra Bordeaux. Longtemps différée, mais achevée en 1980, l'électrification de la ligne Montauban-Bordeaux a déjà considérablement rapproché les deux métropoles du Sud-Ouest. Les meilleurs trains qui mettaient encore 3h30 en 1965 pour couvrir les 257 kilomètres séparant les deux villes, effectuent maintenant le trajet en 2h10. La SNCF propose même un service Toulouse-Paris via Bordeaux en 6h33 (départ 16h50, arrivée 23h23), très compétitif par rapport aux services directs par Limoges, y compris celui qu'assure le Capitole du soir qui part de Toulouse 55 minutes plus tard et ne reprend que 25 minutes sur le trajet.

Il ne fait aucun doute que la réalisation du TGV Atlantique, aujourd'hui décidée, créera pour Toulouse une situation qui rappellera celle qui fut longtemps la sienne au XIX° siècle, avant que ne soit achevée — en 1893 — la ligne directe vers Paris via Brive et Limoges. Après avoir favorisé l'attraction de Toulouse sur la région, les grandes lignes vers Bayonne, Bordeaux et Sète orienteront-elles dans l'avenir la vie de relation vers le littoral atlantique et la côte méditerranéenne? Et l'absence de grandes liaisons ferroviaires transpyrénéennes par la partie centrale de la chaîne — la voie du Somport n'est plus en service (**585**) — risque fort d'accentuer encore cette tendance; l'essentiel du trafic voyageurs entre la France et l'Espagne se dirigeant vers des régions françaises plus attractives transitera de plus en plus par Bordeaux ou le Bas-Languedoc, abandonnant en partie la ligne Irun-Narbonne via Toulouse.

Tout cela ne saurait faire oublier d'incontestables améliorations dans l'exploitation de ces lignes transversales qu'on disait mal aimées de la SNCF. Dans les années 1970, plus que sur le nombre de services, les efforts ont porté sur la rapidité et le confort. De meilleures performances entre Toulouse et Bayonne, l'électrification Montauban-Bordeaux, des liaisons Toulouse-Marseille en 4 heures, Toulouse-Lyon en moins de 6 heures — dont une directe, le jour—, Toulouse-Nice en 6h40...Voilà bien des atouts nouveaux pour Toulouse et sa région. Disons plus simplement que les handicaps d'une situation géographique excentrique ne sont plus aggravés comme par le passé du fait de relations ferroviaires transversales peu performantes. Mais on ne peut négliger la menace qui pèse sur le carrefour toulousain et dont on saisit déjà les premières manifestations, l'une de ses branches maîtresses souffrant de plus en plus de la comparaison avec les radiales Paris-Lyon-Marseille et Paris-Bordeaux dont l'attraction se fait désormais sentir sur les marges même de la région Midi-Pyrénées.

Contrairement à ce que l'on imagine souvent, l'évolution des dessertes interrégionales est lourde de conséquences pour l'organisation interne de chaque région. Les chapitres précédents l'ont amplement montré, c'est d'abord en fonction de ces dessertes que, depuis le milieu du XIX° siècle, certaines villes ont pu s'imposer dans un semis urbain encore peu différencié et recueillir un grand nombre d'activités au service d'un environnement avec lequel les liaisons étaient commodes. C'est en fonction de ces dessertes que Toulouse a bénéficié précocement de l'implantation de commerces, de services, voire d'industries que l'on cherchait à installer en province, dans une grande ville, facilement accessible depuis Paris ou à partir d'autres métropoles régionales.

Bien des décennies après sa constitution, le carrefour ferroviaire toulousain, qui fut l'objet d'âpres luttes au XIX° siècle, a joué un rôle essentiel dans la promotion de Toulouse au rang de métropole régionale. Les grandes lignes qui s'y nouaient ont imposé cette ville comme l'un des points forts du territoire national, comme un relais privilégié pour le déploiement du système économique dominant dans l'espace. Mais ce choix qui s'est affirmé de plus en plus nettement au XX° siècle supposait que ce carrefour s'enrichisse à son tour de lignes les plus variées — autres voies ferrées d'intérêt général, voies ferrées d'intérêt local, lignes d'autobus...— pour attirer une population de plus en plus nombreuse vers des commerces et des services rares dont on ne pouvait doter que quelques villes dans le pays, sous peine de compromettre leur rentabilité. Les deux processus ont joué tour à tour et simultanément, se renforçant l'un l'autre. L'emprise régionale de la ville appelait de nouveaux équipements, de nouvelles fonctions, et ces

derniers supposaient que soient améliorées les relations interrégionales.

Aujourd'hui le carrefour toulousain semble toujours très actif et les quatre branches qui assurent les liaisons avec le reste du pays s'imposent par des trafics sans commune mesure avec ceux des liaisons plus spécifiquement régionales: plus de 11 000 voyageurs/jour vers Carcassonne pour les seuls trains rapides et express, près de 7000 au-delà de Montauban vers Cahors, 5000 vers Tarbes, 4500 entre Montauban et Agen (Fig.24). Si l'on voit mal ce qui pourrait concurrencer la liaison ferroviaire Atlantique-Méditerranée pour le transport des voyageurs, sinon les transports individuels empruntant l'autoroute qui lui est parallèle, l'avenir de ce carrefour toulousain passe, semble-t-il, par le renforcement des liaisons méridiennes. Il est sans doute trop tard et trop aléatoire pour se lancer dans une nouvelle aventure transpyrénéenne, même si d'aucuns en caressent encore le rêve. Par contre, le problème des relations vers le nord, avec Paris, se pose aujourd'hui en des termes nouveaux.

b) les relations Toulouse-Paris et leurs conséquences sur l'organisation de l'espace régional.

L'établissement d'une ligne de chemin de fer directe et performante vers Paris fut longtemps un sujet de polémiques entre les représentants de la région toulousaine et les compagnies ferroviaires concernées. Toulouse fut la dernière des grandes villes de province, qui obtint, en 1893 seulement, d'être correctement reliée à la capitale par l'une de ces grandes radiales caractéristiques du système ferroviaire français depuis l'origine. Constituée de façon très empirique, cette ligne directe présentait un profil très difficile dans la traversée du Massif central ce qui hâta sa modernisation: dernière grande radiale construite, elle fut la première entièrement électrifiée, dès 1943, quelques années avant Paris-Bordeaux.

Malgré cela, en 1950, les meilleurs trains effectuaient le trajet Toulouse-Paris à une vitesse commerciale moyenne de 75 km/h, ce qui restait très en deçà des performances réalisées sur les autres radiales, à l'exception de Paris-Nice. Les progrès réalisés entre 1950 et 1960 ne permirent pas de combler ce retard, au contraire: l'électrification d'autres radiales (Paris-Lyon-Marseille, Paris-Lille) et leur desserte par des "trains d'affaires" ne firent que confirmer le handicap de la situation de Toulouse par rapport à la capitale qui restait plus que jamais le centre de gravité de l'activité du pays, quelles qu'aient pu être alors les critiques virulentes formulées à l'encontre de cette excessive concentration des pouvoirs.

Relations	Temps de parcours			Vitesse commerciale		
	1950	1960	1983	1950	1960	1983
Paris-Bordeaux	5h55	4h48	4h03	98,2	121	143
Paris-Lille	2h31	2h10	1h59	99,7	116	127
Paris-Lyon	5h07	4h	2h36	100	128	173
Paris-Marseille	10h17	7h33	5h30	83,9	114	146
Paris-Nice	15h13	10h28	8h08	71,5	104	126
Paris-Strasbourg	5h15	5h11	3h48	96	97	133
Paris-Toulouse	9h27	7h27	5h59	75,4	96	120

* en km/h

Tableau n°37.

Evolution des temps de parcours et des vitesses des meilleurs trains sur les principales lignes radiales.

Source. SNCF.

Pour cette raison précisément, la liaison Toulouse-Paris apparaissait comme celle qui se prêtait le mieux à une expérience de desserte aérienne à l'intérieur du pays. Paris-Nice et Paris-Marseille exploitées par Air France ou par des compagnies étrangères bénéficiaient déjà de tels services conçus comme le prolongement de lignes internationales,mais Toulouse n'avait pas réussi à s'affirmer suffisamment comma tête de lignes vers l'étranger pour justifier le maintien de vols réguliers vers la capitale.

En 1928 pourtant, grâce aux célèbres lignes Latécoère, trois liaisons aériennes fonctionnaient au départ de Toulouse, vers Bordeaux, vers Casablanca et vers l'Amérique du Sud via Dakar. Cette année-là, leur trafic s'était élevé à 884 passagers, 15 tonnes de messageries et 97 tonnes de courrier (**706**). Se posait déjà la question de l'établissement d'une liaison régulière Toulouse-Paris conçue comme le prolongement vers la capitale de la ligne France-Afrique-Amérique du Sud, car comme l'affirmait l'un des administrateurs de l'Aéropostale:

> *"Des réseaux intérieurs dans des pays d'une superficie comme celle de la France, où on peut aller en une nuit de chemin de fer de la capitale à la frontière, sont voués à un échec certain, à moins qu'ils ne soient exploités comme le prolongement de lignes internationales."*(A.Bouilloux-Laffont)

Mais dans la région, on n'ignorait pas aussi la menace d'un tel projet qui, à court terme, pouvait faire de Toulouse une simple escale que les progrès ultérieurs de l'aviation court-circuiteraient peut-être un jour. D'où l'opposition farouche à une liaison aérienne vers Paris, dont Daniel Faucher reprit le principal argument:

"Le gain de temps que permettrait de réaliser (une liaison aérienne Toulouse-Paris) *serait sans importance par rapport aux dépenses qu'entraînerait son établissement et son exploitation. Une lettre postée à Paris le soir, avant le départ des rapides pour Toulouse, arrive à Casablanca, 24 heures après, ayant parcouru pendant la nuit le trajet par chemin de fer et durant le jour suivant le trajet aérien. Ainsi, Toulouse réalise de bonnes conditions pour être le point de départ du réseau France-Afrique Occidentale-Amérique du Sud."*

D.Faucher. (**706**) p.252.

La menace se précisa d'ailleurs en 1933 avec la création d'Air France, lorsque le gouvernement envisagea de regrouper à Marignane les têtes des lignes internationales vers l'Afrique. Conseil municipal de Toulouse, Conseil général de la Haute-Garonne et Chambre de Commerce se mobilisèrent aussitôt pour la défense des "droits acquis".

Au milieu des années 1950, en sus des services de la poste aérienne, Toulouse ne possédait plus que quatre lignes aériennes, dont deux avaient leur origine dans d'autres villes du pays:

- Nantes-Bordeaux-Toulouse-Alger (Air France): 3 vols par semaine.
- Paris-Toulouse-Rabat-Casablanca (Air Atlas/ Air Maroc): 2 vols par semaine.
- Toulouse-Alger (Air Algérie): 2vols par semaine.
- Toulouse-Alger via Perpignan (Air Algérie): 1 vol par semaine.

Au cours de l'année 1955, ces lignes avaient induit un trafic de 66 272 passagers (26 606 départs, 28 037 arrivées, 11 629 en transit), 2063t de frêt, et 3570t de courrier.

La création d'Air Inter en 1954 fut la première étape dans la constitution d'un réseau de lignes aériennes intérieures et, après plusieurs échecs, bien des tâtonnements, en 1960, la jeune compagnie mit en exploitation commerciale sa première ligne régulière entre Paris et Toulouse.

Le rapporteur de la Chambre de Commerce avait indiqué qu'une telle ligne constituait une chance pour le développement économique local, ce qui, à l'heure de la décentralisation, paraissait évident. Mais il semblait aussi admettre, reprenant une argumentation dont on avait pourtant vérifié bien souvent le caractère illusoire, que cela serait suffisant pour attirer des activités nouvelles dans la région.

"Les grands courants d'affaires économiques et touristiques qui partent de notre capitale centralisatrice sont arrêtés par le Massif central. Ils s'écoulent d'une part vers Lyon et Marseille, d'autre part vers

Bordeaux et, de là, vers la France d'Outre-Mer et l'étranger, évitant ainsi notre région.

Dans ces conditions, il serait vain de vouloir attirer des industries dans une contrée privée de moyens de communication pratiques...

Tout peut et doit être sauvé, il en est encore temps. Notre région possède d'immenses ressources qui ne demandent qu'à être mises en valeur... Une ligne aérienne Toulouse-Paris donnera l'essor nécessaire à notre redressement."

Rapport Castéras. Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 1° juin 1955.

Un discours que l'on n'avait cessé d'entendre depuis un siècle, lors de la discussion des projets ferroviaires, lors du rachat des canaux...

Le rapporteur de la Chambre de Commerce n'en voyait pas moins juste quand il donnait une estimation du trafic potentiel de la future liaison aérienne:

"Il est difficile d'admettre qu'une compagnie sur Toulouse-Paris ne trouvera pas chaque jour une trentaine de voyageurs dans les deux sens, surtout aux week-end ou à l'occasion de grandes manifestations: salons, expositions..."

Les premiers résultats dépassèrent largement ces prévisions. Dès 1964, sur Paris-Toulouse, l'avion transportait 53 500 passagers ce qui faisait de cette ligne intérieure la 4° du pays, loin derrière Paris-Nice (266 000), Paris-Marseille(194 000) et Paris-Lyon (99700) mais avant Paris-Bordeaux (47 600), créée en 1962. Et le succès se confirma d'année en année, le trafic passant de 223 700 en 1969 à 398 000 en 1974.

Conçues à l'origine comme un complément des grandes relations ferroviaires — la SNCF avait souscrit le quart du capital d'Air Inter— les lignes aériennes intérieures se posèrent vite en concurrentes.

Dès l'automne 1960, la SNCF lançait le train Capitole entre Toulouse et Paris, train d'affaires, uniquement en 1° classe, qui permettait d'atteindre Paris en 7 heures, les arrêts étant limités et calculés au plus juste, la vitesse maximale atteinte entre Châteauroux et Paris. Partis de Toulouse à 17h50 et de Paris à 17h20, les deux trains atteignaient leur destination à 0h30 et 24h.

Pendant une décennie ces trains ne circulèrent qu'en fin de journée. Le temps de parcours fut progressivement réduit et ramené à 6h40 en 1965 puis à 6h en 1974. Une bonne fréquentation permit d'envisager une liaison identique sur chaque sens dans la matinée ce qui fut fait, en 1970, offrant la possibilité d'effectuer l'aller-retour dans la journée en disposant à destination d'un peu plus de trois heures.

En 1972, le coefficient de remplissage des trains Capitole s'établissait entre 0,42 et 0,61 selon les services, ce qui était un résultat très correct par rapport à d'autres trains identiques (Mistral, Etendard, Aquitaine, Goethe...). La fréquentation moyenne était alors comprise entre 171 passagers dans le sens Toulouse-Paris, le matin, et 280 en sens inverse, le soir.

Le partage du trafic entre le train et l'avion n'en évoluait pas moins en faveur de ce dernier. Pendant l'année 1967, entre Toulouse et Paris 359 000 voyageurs (69%) avaient emprunté le train et 161 000 l'avion (31%). En 1972, on en comptait au total 845 000, soit 62% en plus, mais la part du transport aérien s'était accrue (45%) malgré une croissance soutenue du trafic ferroviaire(+25%).

La lutte s'est intensifiée ensuite et, par le jeu de tarifs savamment calculés, Air Inter a semble-t-il capté une proportion fort importante de la demande nouvelle en même temps qu'elle attirait une partie de la clientèle traditionnelle des chemins de fer, et des trains Capitole en particulier.

Menacée par la SNCF sur d'autres liaisons — avec la mise en service des TGV Paris-Lyon, en particulier—, Air Inter s'est attachée à promotionner sa ligne Paris-Toulouse qui, avec 11 vols quotidiens — dont 7 avec des Airbus de 314 places — a transporté 1129 000 passagers en 1983, progressant de 11,4% par rapport à l'année précédente. Le trafic a donc doublé en cinq ans et la ligne Paris-Toulouse est désormais la seconde du réseau Air Inter, après Paris-Marseille (1 349 000 passagers en 1983) mais avant Paris-Nice (912 300).

Selon toute vraisemblance, parmi les déplacements Toulouse-Paris s'effectuant avec un moyen de transport collectif, les 2/3 sont aujourd'hui le fait de l'avion et 1/3 seulement incombent à la SNCF. La clientèle d'Air Inter s'est beaucoup diversifiée: si 60% des usagers ont recours à l'avion pour des motifs professionnels, 40% au moins l'utilisent pour des déplacements répondant à des motivations personnelles. Dans ce dernier cas, la politique tarifaire en faveur de certaines catégories d'usagers a été déterminante: en 1983, un aller simple Toulouse-Paris coûtait 590F au tarif plein, mais son prix pouvait être ramené à 270F sur les vols bleus pour les jeunes, les conjoints, les personnes du troisième âge...Au même moment, la SNCF demandait un minimum de 246F en 2°classe — 125F pour le tarif jeune— et le voyage en Capitole (1° classe avec supplément) coûtait 422F.

La SNCF n'a pas subi sans réagir la concurrence de l'avion dont ses trains rapides Capitole ont été les principales victimes. Pour compenser les pertes d'une clientèle d'hommes d'affaires, depuis le mois de mai 1982, elle a ouvert certains Capitole aux voyageurs de 2° classe, pour les services les moins chargés, au départ de Paris le matin et au départ de Toulouse le soir. La fréquentation

s'en trouve améliorée. Mais l'effort a aussi porté sur le confort des trains de nuit avec la mise en service de "L' Occitan", entièrement composé de voitures-couchettes climatisées, sans arrêt entre Montauban (23h32) et Les Aubrais (6h04).

La compétition rail-avion sur Toulouse-Paris ne se limite pas seulement à la conquête de la clientèle toulousaine. On n'aurait garde d'oublier la demande induite par les autres villes de la région. Or, très souvent, le trajet entre ces villes et Toulouse demande plus de temps que le vol Toulouse-Paris et, tout compte fait, l'amélioration des liaisons Toulouse-Paris a peut être eu pour conséquence d'aggraver certaines disparités à l'intérieur de la région qu'atténuaient par ailleurs les progrès des transports routiers collectifs et individuels depuis un quart de siècle. Plus facilement accessibles à l'intérieur de la région, bien des villes de Midi-Pyrénées souffrent, vues de Paris de leur éloignement calculé en temps avion + route ou voie ferrée. Le chef d'entreprise ou l'homme d'affaires acceptait il y a peu de consacrer une heure ou une heure et demie pour aller d'Albi à Toulouse lorsque le voyage Toulouse-Paris par le Capitole demandait au moins six heures; cette heure ou cette heure et demie lui apparaissent aujourd'hui comme un handicap par rapport à son homologue toulousain depuis que l'avion permet d'atteindre Orly en 1h10. Et ce handicap est perçu plus nettement encore lorsque le déplacement est le fait de cadres ou de dirigeants parisiens pour lesquels la géographie du pays est d'abord celle des lignes aériennes intérieures et des villes qu'elles desservent.

Assez vite, les villes les plus éloignées de Toulouse ont donc tenté de se doter d'une liaison aérienne directe avec Paris afin d'éviter le détour par Toulouse. Dans un premier temps, Air Inter avait bien essayé de prolonger certains vols Paris-Toulouse vers les aéroports de Tarbes-Ossun-Lourdes ou de Pau. L'expérience peu concluante fut abandonnée en 1968. Aujourd'hui, fonctionne un aller-retour quotidien direct Paris-Tarbes et la clientèle de Tarbes peut utiliser facilement les cinq services qui relient chaque jour Pau à Paris. Avec 32 000 passagers en 1979, la ligne Paris-Tarbes se classe au 33° rang sur le réseau Air Inter, loin derrière Paris-Pau (128 000), mais le trafic de l'aéroport de Tarbes l'emporte nettement (352 000 passagers en 1982, au lieu de 258 000 pour Pau), du fait des vols internationaux exploités par des compagnies étrangères qui acheminent les pélerins vers Lourdes.

A Rodez, également handicapée par son éloignement de Toulouse, le trafic potentiel d'une ligne aérienne a été jugé trop faible pour justifier la création d'une ligne Air Inter vers Paris. Une telle liaison relevait davantage de ce qu'il est convenu d'appeler l'aviation de troisième niveau ou le réseau aérien complémentaire

s'en trouve améliorée. Mais l'effort a aussi porté sur le confort des trains de nuit avec la mise en service de "L' Occitan", entièrement composé de voitures-couchettes climatisées, sans arrêt entre Montauban (23h32) et Les Aubrais (6h04).

La compétition rail-avion sur Toulouse-Paris ne se limite pas seulement à la conquête de la clientèle toulousaine. On n'aurait garde d'oublier la demande induite par les autres villes de la région. Or, très souvent, le trajet entre ces villes et Toulouse demande plus de temps que le vol Toulouse-Paris et, tout compte fait, l'amélioration des liaisons Toulouse-Paris a peut être eu pour conséquence d'aggraver certaines disparités à l'intérieur de la région qu'atténuaient par ailleurs les progrès des transports routiers collectifs et individuels depuis un quart de siècle. Plus facilement accessibles à l'intérieur de la région, bien des villes de Midi-Pyrénées souffrent, vues de Paris de leur éloignement calculé en temps avion + route ou voie ferrée. Le chef d'entreprise ou l'homme d'affaires acceptait il y a peu de consacrer une heure ou une heure et demie pour aller d'Albi à Toulouse lorsque le voyage Toulouse-Paris par le Capitole demandait au moins six heures; cette heure ou cette heure et demie lui apparaissent aujourd'hui comme un handicap par rapport à son homologue toulousain depuis que l'avion permet d'atteindre Orly en 1h10. Et ce handicap est perçu plus nettement encore lorsque le déplacement est le fait de cadres ou de dirigeants parisiens pour lesquels la géographie du pays est d'abord celle des lignes aériennes intérieures et des villes qu'elles desservent.

Assez vite, les villes les plus éloignées de Toulouse ont donc tenté de se doter d'une liaison aérienne directe avec Paris afin d'éviter le détour par Toulouse. Dans un premier temps, Air Inter avait bien essayé de prolonger certains vols Paris-Toulouse vers les aéroports de Tarbes-Ossun-Lourdes ou de Pau. L'expérience peu concluante fut abandonnée en 1968. Aujourd'hui, fonctionne un aller-retour quotidien direct Paris-Tarbes et la clientèle de Tarbes peut utiliser facilement les cinq services qui relient chaque jour Pau à Paris. Avec 32 000 passagers en 1979, la ligne Paris-Tarbes se classe au 33° rang sur le réseau Air Inter, loin derrière Paris-Pau (128 000), mais le trafic de l'aéroport de Tarbes l'emporte nettement (352 000 passagers en 1982, au lieu de 258 000 pour Pau), du fait des vols internationaux exploités par des compagnies étrangères qui acheminent les pélerins vers Lourdes.

A Rodez, également handicapée par son éloignement de Toulouse, le trafic potentiel d'une ligne aérienne a été jugé trop faible pour justifier la création d'une ligne Air Inter vers Paris. Une telle liaison relevait davantage de ce qu'il est convenu d'appeler l'aviation de troisième niveau ou le réseau aérien complémentaire

(**550**). Touraine Air Transport (TAT) l'exploite aujourd'hui avec un DC9 de 95 places à raison de trois vols aller-retour quotidiens, deux de ces vols étant prolongés sur Albi depuis 1981.

Avec 41 000 passagers par an, le succès de la liaison Rodez-Paris a couronné les efforts des collectivités locales et de la Chambre de Commerce qui prirent en charge l'aménagement de l'aérodrome de Rodez-Marcillac qu'elles gèrent aujourd'hui par le truchement d'un syndicat mixte. A la fin des années 1960, un *"petit groupe d'hommes comprit que seul l'avion pouvait briser pour les responsables, les hommes d'affaires, puis sans doute pour un large public, l'isolement géographique du Rouergue...L'ouverture officielle de l'aérodrome date de 1970. Sa création fut un bel exemple de ce que peuvent réaliser les collectivités locales dans un département qui doit d'abord compter sur ses propres forces."*

R.Béteille. (**395**) pp.118-119.

Le prolongement sur Albi de certains vols Paris-Rodez a donné des résultats moins convaincants. Plus proche de Toulouse, une partie de la clientèle de l'Albigeois semble plus attirée par les tarifs que lui propose Air Inter sur Toulouse-Paris et boude un peu les services de TAT qui, du fait de l'escale ruthénoise, demandent un peu plus de deux heures.

Aéroports	NOMBRE DE PASSAGERS		
	1977	1980	1982
Toulouse-Blagnac	851 000	1 207 000	1 555 000
Tarbes-Ossun-Lourdes	318 400	368 000	353 200
dont expl.étrangers	260 500	276 600	269 100
Rodez-Marcillac	46 300	47 200	54 800
Albi-Le Séquestre	8 500	8 800	28 000

* passagers payants, arrivées+départs, transit exclu.

Tableau n°38 . Le trafic des aéroports de la région Midi-Pyrénées.

Source. Tableaux de l'Economie Midi-Pyrénées.

La SNCF confrontée à la concurrence sévère des transports aériens sur Paris-Toulouse ne pouvait ignorer la demande croissante de liaisons commodes et rapides avec la capitale qui émanait des autres villes de la région. Or, cette clientèle potentielle n'appréciait guère la perspective d'effectuer un déplacement vers Paris en utilisant deux,

voire trois moyens de transport successivement: l'automobile pour gagner Toulouse, puis l'avion, ou bien le train d'abord, un autobus ou un taxi entre la gare et l'aéroport, et enfin l'avion.

La SNCF a donc tenté de conquérir dans cette direction des usagers qui compenseraient les pertes que lui faisait subir Air Inter dans le public toulousain. Elle a proposé des services ferroviaires vers Paris beaucoup plus attractifs à partir des principales villes de Midi-Pyrénées qui se trouvaient à l'écart de sa ligne directe via Montauban et Cahors.

Pour Foix et Pamiers, il a suffi d'aménager correctement les horaires afin d'éviter une attente trop longue à Toulouse: un train partant de Foix à 6h01 permet d'emprunter ensuite le Capitole et d'atteindre Paris à 13h54; et, en fin de journée, partant de Foix à 19h42, on arrive à Paris le lendemain matin à 6h16 sans avoir à changer de train. Des services similaires fonctionnent bien sûr en sens inverse: le Capitole du matin qui arrive à Toulouse à 13h48 est en correspondance avec un service Toulouse-Foix (14h32-15h39).

Depuis plusieurs années également fonctionne entre Rodez et Brive un train familièrement appelé "petit Capitole" qui partant de Rodez à 7h12 et 17h20 assure à Brive la correspondance avec le Capitole circulant de Toulouse vers Paris. En sens inverse, mêmes services: les voyageurs partis de Paris par le Capitole à 7h41 ou à 18h arrivent à Rodez à 14H05 ou à 0h22.Ces aménagements horaires ont un peu compensé le handicap de Rodez qui plus proche de Paris que Toulouse — 660 km au lieu de 713— a longtemps souffert de relations ferroviaires nettement plus longues avec la capitale:en 1965. le meilleur train effectuait le trajet en 9 heures quand le Capitole allait déjà de Toulouse à Paris en 6h40. Quant aux trains de nuit (départ de Rodez 21h47, de Paris, 21h28), leur confort a été nettement amélioré avec la mise en service de voitures modernes climatisées à l'automne 1979.

Des tentatives similaires ont été faites récemment au bénéfice d'Albi et d'Auch.En soirée, le train Carmaux-Albi-Paris et son homologue en sens inverse, via Capdenac, sont entièrement formés eux aussi de voitures climatisées. Pour Auch, les choses étaient plus difficiles compte tenu des conditions d'exploitation de la lignes Toulouse-Auch. La SNCF n'en a pas moins innové depuis l'été 1983 en proposant une liaison directe par autocar Auch-Montauban qui, en fin de soirée, a d'abord permis d'assurer la correspondance avec les trains Capitole en provenance ou à destination de Paris. Ce service a été modifié pendant l'hiver 1983-1984: il permet aux usagers partant d'Auch à 21h45 de prendre le train de nuit "L'Occitan" à Montauban (23h32) et il revient vers Auch (arrivée 1h00) avec les voyageurs arrivés à Montauban à 23h33 par le Capitole parti de Paris à 18h.

Tout cela est la conséquence souvent méconnue de la concurrence train-avion sur la relation Paris-Toulouse, la SNCF essayant de résister en jouant une carte plus régionale. Trop longtemps soucieuse d'améliorer en priorité sa ligne Paris-Toulouse, elle se montre aujourd'hui plus attentive à la demande de relations interrégionales qui se manifeste dans les autres villes de Midi-Pyrénées et qui, pour l'instant, ne justifie pas la création de lignes aériennes régulières au départ de Paris, comme en témoignent la remise en cause périodique de certaines de celles qui existent déjà vers Tarbes, Rodez ou Albi. Il ne fait aucun doute que la réorganisation de la SNCF sur la base de régions proches des régions administratives, une certaine décentralisation de la gestion dans cette grande maison et une politique commerciale plus offensive, ont largement facilité les améliorations des services offerts dont les conséquences sur l'organisation future de l'espace régional ne peuvent être négligées.

c) *Le partage du trafic entre le rail et l'avion sur les autres relations interrégionales.*

Pour les autres relations interrégionales — voire internationales — , la SNCF a beaucoup mieux résisté à la concurrence des compagnies aériennes. Ces dernières n'ont cessé de tâtonner pour adapter leurs services à une demande trop faible ou trop variée pour assurer la rentabilité de vols réguliers. On ne compte plus les échecs et les hésitations en ce domaine. Ne parlons pas des liaisons "régionales" Toulouse-Tarbes et Toulouse-Pau abandonnées en 1968 par Air Inter après six ans d'exploitation. Bordeaux-Toulouse a mieux résisté: ouverte en 1965, fermée en 1969, réouverte en 1970, fermée à nouveau en 1971 et après une tentative infructueuse en 1972, remise en service depuis 1974, elle est très inégalement desservie selon les années. Après avoir offert un vol quotidien aller-retour pendant l'hiver 1979-1980, Air Inter n'en proposait plus que 3 par semaine en 1983 et il n'en reste plus qu'un seul en 1984. La régression semble imputable aux progrès des relations ferroviaires entre Toulouse et Bordeaux à la suite de l'électrification Bordeaux-Montauban en 1980, et à l'ouverture complète de l'autoroute A 62 quelques mois plus tard.

Mêmes hésitations sur Toulouse-Nice longtemps assurée avec escale à Marseille et depuis peu par un vol direct quotidien d'Air Inter en Fokker 27. Mais Toulouse-Marseille a été abandonnée par Air Inter et reprise par TAT (2 AR quotidiens en 1984). Cette compagnie assure également deux services par jour vers Nantes, dont un prolongé jusqu'à Lille, et un autre sur Clermont-Ferrand avec un petit appareil Merlin.

De toutes les lignes aériennes intérieures qui ne conduisent pas à Paris, seule Toulouse-Lyon, créée en

1965, a toujours connu une fréquentation régulière et même une progression lente, passant de 17 700 passagers en 1970, à 22 000 en 1974 et 60 000 en 1982. Air Inter y assure trois vols quotidiens dans chaque sens. Cette situation ne peut surprendre et confirme bien, qu'après Paris, Lyon est la seule grande agglomération française dont les activités ont un rayonnement vraiment national.

	1979	1981	1982
Nombre total de passagers	1 064	1 273	1 502
dont desserte de Bordeaux	11	6	4
Lyon	36	53	60
Marseille	47	26	19
Paris	630	937	1 083
Nice	-*	17	18

* via Marseille

Tableau n°39 . L'activité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Evolution du trafic passagers.

Source. Tableaux de l'Economie Midi-Pyrénées. (INSEE).

Pour toutes ces relations interrégionales, le train n'a donc guère subi les effets de la concurrence des transporteurs aériens. Compte tenu des améliorations récentes apportées sur les lignes transversales de la SNCF, il se prête beaucoup mieux à des relations relativement courtes sur lesquelles l'avion souffre de la longueur des trajets villes-aéroports (Toulouse-Bordeaux), ou à des relations caractérisées par une demande importante mais peu concentrée, comme c'est le cas entre Toulouse, Marseille et Nice. Il paraît probable qu'en veillant à bien coordonner dessertes régionales et relations interrégionales, la SNCF possède là — et sans doute pour longtemps — des positions solides, un bon créneau à exploiter comme ont coutume de dire les spécialistes actuels du marketing. A l'abri d'une concurrence trop sévère des transports collectifs routiers qui s'exerce sutout sur les liaisons plus régionales, ces relations interrégionales ne semblent guère convoitées par les compagnies aériennes, comme on aurait pu le penser au début des années 1970 quand le réseau aérien complémentaire semblait voué à un avenir plus brillant.

d) les liaisons aériennes internationales.

La médiocrité des relations aériennes internationales n'est que la conséquence d'une économie régionale peu dynamique. Outre les relations "traditionnelles" avec l'Afrique du Nord qui ont connu des fortunes diverses depuis vingt ans, Toulouse possède aujourd'hui cinq lignes régulières plus révélatrices d'une ouverture récente vers l'extérieur des entreprises de Midi-Pyrénées.

La plus ancienne, vers Genève, exploitée conjointement par la Swissair et Air France, fonctionne en 1984 avec un aller-retour quotidien via Marseille transportant en moyenne 25 passagers en provenance ou à destination de Toulouse à chaque rotation.

Longtemps assurée par Bordeaux, Toulouse-Londres — 2 vols quotidiens en semaine— est aujourd'hui une ligne directe desservie par Air France et Dan Air.

Très récemment enfin ont été mises en exploitation des liaisons régulières vers Francfort, via Lyon, vers Milan et vers Madrid. L'ouverture de la ligne Toulouse-Madrid a été saluée comme un événement tant il semblait aberrant qu'auparavant, entre ces deux villes, le plus court chemin passât par Paris! Mais il est des aberrations dont on a un peu trop tendance à oublier les fondements économiques et l'avenir dira si la possibilité d'effectuer un aller retour Toulouse-Madrid tous les jours ouvrables correspond effectivement à une demande. Dans le passé, à Toulouse, on a trop bâti de châteaux... en Espagne, en rêvant de voies ferrées ou de routes transpyrénéennes qui devaient intensifier les échanges entre les deux pays, pour ne pas se montrer prudent face à l'établissement de cette ligne aérienne dont la première conséquence a tout de même été la suppression des vols réguliers qu'Iberia assurait entre Toulouse et Barcelone, trois jours par semaine.

*

* *

Au fond, pour le transport des voyageurs, on a assisté depuis un demi-siècle à une formidable compétition entre les différents modes de transport dont on peut s'étonner qu'elle ait plutôt renforcé que bouleversé les grands traits de l'organisation de l'espace régional. Cette compétition peut se lire et s'interpréter comme la recherche des rapports les plus efficaces entre l'espace et le temps.

L'automobile qui va partout, de porte à porte, s'est imposée pour toutes les relations à courte distance car elle permettait de maîtriser parfaitement un espace géographique varié et complexe. Très vite les perfectionnements techniques dont elle fut l'objet lui ont permis d'offrir sur ces relations des services très rapides qui concurrençaient sérieusement les autres modes de transports collectifs dont les lignes, aussi nombreuses soient-elles, ne pouvaient desservir qu'un nombre limité d'itinéraires plus ou moins fixes. Dans cette compétition, le chemin de fer était sans doute le moins bien placé pour réagir car tributaire d'infrastructures coûteuses, durablement inscrites dans l'espace, parfois depuis près d'un siècle. Les réseaux d'autobus se prêtaient théoriquement mieux à une adpatation constante et plus fine de l'offre et de la demande. On le vit bien dans les années 1930 lorsque leurs exploitants jouissaient de la plus grande liberté. Mais l'établissement des plans départementaux pour le transport des voyageurs, une règlementation contraignante et la démocratisation de l'automobile leur ont porté des coups très rudes. Ils ne purent alors s'imposer ni par une meilleure maîtrise de l'espace, ni par une meilleure maîtrise du temps des déplacements. Condamnés à recueillir une clientèle d'exclus de l'automobile, ils ont tenté de sauver leurs meilleurs services réguliers en développant pour cette clientèle des services occasionnels ou contractuels qui présentaient moins de risques: transports scolaires, sorties des clubs du 3°âge... »

Pour les relations à moyenne et longue distances, la compétition a été et demeure plus ouverte. Si, à cette échelle, l'automobile individuelle permet toujours une bonne maîtrise de l'espace, d'autres modes de transport offrent des garanties et un attrait plus décisif pour la maîtrise du temps. Tributaire d'itinéraires fixes, la SNCF a joué très tôt la carte de la rapidité — et de la ponctualité — sur ses grandes lignes, où elle espérait conquérir une clientèle soucieuse de "son temps" pour compenser celle qu'elle perdait sur des relations locales faute de pouvoir lui assurer un service "à domicile" comme l'automobile et, dans une moindre mesure, les autobus. "Gagner du temps sur le temps", la campagne publicitaire pour le TGV s'inscrit dans une tradition déjà ancienne inaugurée dans les années 1950 avec le lancement des premiers trains d'affaires. Mais sur ce terrain, la société nationale a trouvé un nouveau concurrent devenu bien agressif dans la dernière décennie: l'avion, lui aussi à la recherche des grands itinéraires interrégionaux et qui s'efforçait de "rapprocher" certaines villes, de "raccourcir la distance" qui les séparait.

A l'échelle locale et régionale on peut avoir l'impression que le développement des transports automobiles — collectifs d'abord, individuels ensuite — a rétabli une certaine "égalité des chances" entre les différentes portions de l'espace. Mais les hiérarchies et les solidarités anciennes, déjà bien établies, souvent accentuées par un siècle de monopole ferroviaire, n'en ont guère été bouleversées.

Au contraire, à l'échelle du territoire national, voire européen, la compétition entre le rail et l'avion a eu pour conséquence de créer de nouvelles disparités, sélectionnant quelques grands centres urbains, les "rapprochant" par une excellente maîtrise du temps de transport sur les lignes qui les reliaient. Et cette compétition a réintroduit au sein de chaque région des inégalités spatiales que la souplesse et l'extraordinaire croissance des transports automobiles pouvaient être en mesure de corriger.

De Castres à Paris, en 1912, il fallait 12h56 , via Montauban, par le train le plus rapide de jour, soit 2h39mn de plus que pour le voyageur partant de Toulouse et empruntant le même train à partir de Montauban (express n°52). Exprimé en temps, le trajet Castres-Paris était plus long de 24% pour un kilométrage supérieur de 9%.

En 1967, la liaison Castres-Toulouse s'effectuant en automobile pouvait être ramenée à 1h30 — l'autobus le plus direct assurait théoriquement le parcours en un temps comparable. Si le voyage Toulouse-Paris s'effectuait par un bon train de jour — départ 10h, arrivée 18h20— le handicap de Castres n'était plus que de 18%. Mais le bénéfice du parcours Castres-Toulouse se trouvait annulé si l'on empruntait le Capitole créé par la SNCF engagée dans une lutte pour la maîtrise du temps avec Air Inter: ce train rapide allait à Paris en 6h40, ce qui ramenait pratiquement à sa valeur d'avant la première guerre la différence entre les trajets Castres-Paris et Toulouse-Paris. Et qu'en était-il si comme beaucoup de voyageurs on abandonnait le train pour l'avion, afin de gagner un temps jugé précieux: Castres, en temps, se trouvait plus loin de Toulouse que cette ville de Paris!

C'est à travers ce jeu âpre et subtil pour la maîtrise du temps et de l'espace qu'il convient d'analyser l'impact de la concurrence entre les différents modes de transport sur l'organisation de l'espace régional. Selon qu'elles s'expriment en heures ou en kilomètres, les distances n'ont pas la même signification. Pour les relations à l'intérieur de la région, l'automobile a fait du kilomètre l'unité de référence, rétablissant une certaine égalité des chances entre des villes inégalement traitées lors de l'établissement des réseaux ferroviaires. Il n'en est pas de même pour les relations interrégionales, aujourd'hui décisives pour le développement et la vie économique de Midi-Pyrénées:

là, le temps reprenant tous ses droits, les traits caractéristiques de la hiérarchie urbaine, hérités du siècle passé, ont été au contraire accentués, car les principaux centres urbains, et Toulouse surtout, ont seuls bénéficié des progrès réalisés sur les grandes liaisons ferroviaires et aériennes depuis trente ans. Vue de l'extérieur, aujourd'hui beaucoup plus qu'hier, Midi-Pyrénées, c'est d'abord la ville la plus facilement accessible: Toulouse. Et en ce sens on aurait grand tort de lui refuser le titre de métropole régionale. Relais provincial du mode de production dominant, elle a progressivement acquis des fonctions "régionales" que sa bourgeoisie n'avait jamais réussi à y susciter. Pour qu'elle puisse pleinement jouer ce rôle on s'est efforcé d'en faire le centre du réseau le plus complet et le plus varié de lignes de transports collectifs qui s'étend aujourd'hui à la quasi totalité de la région Midi-Pyrénées. Une région dotée de ses limites administratives en 1964, avant de devenir collectivité territoriale, le droit sanctionnant sinon un fait géographique bien établi, tout au moins l'ébauche d'une organisation spatiale qui répondait aux exigences économiques, sociales, politiques et culturelles du moment.

*

* *

III. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN MIDI-PYRENEES

LE RÈGNE DE LA CONCURRENCE ET SES CONSÉQUENCES.

Dans un premier temps, plus complémentaires que concurrents des chemins de fer, les transporteurs routiers de marchandises ont vite compris que le développement de leurs entreprises passait par une lutte plus ouverte avec les compagnies ferroviaires qui contrôlaient la partie la plus intéressante du trafic. Aux premières escarmouches qui s'étaient manifestées juste avant la première guerre mondiale, succéda une offensive de plus grande ampleur dans les années 1920. Tant que le climat économique général fut propice à la croissance des échanges intérieurs, la route affronta le rail sans lui porter un tort irréparable: exprimé en tonnes-kilomètres, le trafic ferroviaire de marchandises progressa même régulièrement dans l'ensemble du pays entre 1921 et 1929 (+60%). Mais la grande dépression des années 1930 réduisant la demande de transport, la lutte devint plus âpre, ce qui décida le législateur à intervenir pour éviter que le déficit des compagnies ferroviaires ne se creuse davantage, leurs frais fixes demeurant fort élevés alors que les recettes diminuaient dangereusement: en trois ans (1930-1932), le trafic avait diminué de 25%.

Au moment où des voix s'élevaient pour réclamer la nationalisation des compagnies ferroviaires, il ne pouvait être question, pour des gouvernements attachés aux principes de l'économie libérale, d'accepter la perspective d'une faillite des grands réseaux de chemins de fer. La réaction la plus simple était bien sûr une réaction défensive qui consistait à freiner l'activité des transports routiers jugée pernicieuse pour l'équilibre financier des chemins de fer et donc pour le budget du pays. On en vint ainsi, dès 1934, sous le nom de coordination, à proposer un contingentement des transports routiers, l'administration se réservant la possibilité d'assouplir sa position en fonction des circonstances économiques ultérieures. La nationalisation des compagnies ferroviaires et la création de la SNCF en 1937 ne modifièrent pas les données du problème et, après la guerre, en 1949, la réglementation fut refondue toujours dans le souci de protéger le rail d'une concurrence trop sévère des transports routiers (loi du 5 juillet 1949 et décret du 14 novembre 1949 relatif à "*la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers*", J.O. du 15 novembre 1949).

1. La règlementation et son évolution.

a) le contingentement des transports routiers.

Echappèrent au contingentement et restèrent libres de se développer les transports routiers effectués par les entreprises pour leur propre compte, transports que l'on désigne parfois sous le nom de "transports privés", ce qui prête à confusion car les transports effectués pour compte d'autrui, qu'on dit eux, "transports publics", relèvent aussi, pour une très large part, du secteur privé.

Les transports pour compte d'autrui, assurés par des véhicules d'un poids total en charge supérieur à 6 tonnes furent dès l'entre-deux-guerres plus sévèrement contrôlés. Les entreprises concernées, obligatoirement inscrites au Registre des transporteurs routiers ouvert auprès de l'administration de chaque département, durent solliciter des pouvoirs publics les autorisations nécessaires à l'exercice de leurs activités. Ces autorisations prirent la forme de licences de classes différentes (A,B,C) selon la taille des véhicules, et leur validité ne fut pas limitée. Chaque entreprise se vit également assigner trois zones géographiques en fonction de son implantation:

- une zone de camionnage couvrant le département et sa périphérie,
- une zone courte, à raison d'une par département, dans un rayon de 100 à 150 kilomètres du chef-lieu,
- une zone longue correspondant à l'ensemble du territoire national.

Dès 1938, la zone de camionnage fut placée hors contingent et les licences nécessaires pour y effectuer des transports publics de marchandises délivrées par l'administration sur simple demande. Par contre, en zone courte et en zone longue, les pouvoirs publics fixaient chaque année le nombre de licences nouvelles qu'ils se proposaient d'attribuer, se réservant le droit, par ce biais, de contrôler l'évolution de l'offre de transport pour compte d'autrui.

Partout où la route menaçait le rail, c'est-à-dire sur les relations régionales et interrégionales, il était donc théoriquement possible d'éviter que la compétition n'aboutisse à l'abandon du service public ferroviaire. Par ailleurs, le système du contingentement plaçait les petits transporteurs routiers à l'abri de la concurrence d'entreprises plus puissantes, ce qui a largement contribué au maintien des structures artisanales de la profession.

Tout cela n'était sans doute pas suffisant pour protéger le rail, et la SNCF fut contrainte de réviser les principes d'une politique tarifaire établis au temps où les compagnies ferroviaires jouissaient d'un quasi-monopole pour le transport des marchandises.

b) le problème des tarifs ferroviaires et routiers.

Les compagnies de chemins de fer puis la SNCF classaient les marchandises qui leur étaient confiées en différentes catégories. Dès l'origine des transports ferroviaires, on avait admis le principe d'une tarification *"ad valorem"*: les produits les plus chers à l'unité de poids étaient plus fortement taxés que les autres, ce qui dégageait des bénéfices permettant d'acheminer des marchandises encombrantes mais de faible valeur marchande à la tonne, pour un prix souvent inférieur au prix de revient du transport.

Pendant près d'un siècle, les régions dépourvues de matières premières industrielles et de produits énergétiques purent ainsi s'approvisionner au moindre coût et cela d'autant plus que le prix du transport était calculé en fonction de l'itinéraire ferroviaire le plus direct entre les gares d'expédition et d'arrivée, quel que soit le parcours réellement effectué. Au fur et à mesure que les réseaux s'étaient développés, de très nombreux itinéraires servant à la taxation furent composés de sections de lignes hétérogènes qui ne correspondaient absolument pas aux trajets des convois de marchandises.

Pour des marchandises de même catégorie, la référence à la seule distance tarifaire plaçait toutes les gares sur un pied d'égalité. Or, on n'ignorait pas que le coût réel du transport variait considérablement selon les lignes en fonction des profils et des équipements; mais là encore, les bénéfices réalisés sur certains itinéraires faciles à exploiter servaient à compenser le manque à gagner consécutif au maintien de la desserte de zones plus difficiles d'accès. On comprend donc pourquoi, les villes attachèrent tant d'importance au fait d'être dotées d'une lignes d'intérêt général, aussi médiocre fût-elle, voire d'un simple embranchement, car leur incorporation au réseau ferroviaire leur donnait droit,du point de vue tarifaire, aux mêmes avantages que des centres beaucoup mieux situés sur les grands axes.Incontestablement, l'économie des villes qui furent laissées à l'écart des grandes voies ferrées (Graulhet) ou qui n'y furent reliées que très tardivement (Lavelanet) a subi un lourds handicap.

Mais ce système de tarification ne pouvait fonctionner correctement que dans la mesure où les compagnies ferroviaires exerçaient un monopole de fait pour le transport des marchandises à moyenne et longue distances. Les transporteurs routiers n'eurent aucun mal à en déceler les faiblesses lorsque, dotés d'un matériel plus performant, ils commençèrent à se poser en concurrents des chemins de fer. N'ayant pas à se soucier d'une péréquation entre les marchandises, n'ayant pas l'obligation de tout transporter comme le service public ferroviaire, ils purent proposer des tarifs très compétitifs pour les marchandises les plus chères à l'unité de poids, qui se prêtaient souvent fort bien à un acheminement par camions. En 1939, l'instauration d'une tarification routière obligatoire contraignant

les transporteurs publics à respecter un prix plancher sous peine de lourdes pénalités ne suffit pas à enrayer cette pratique. Peu à peu privée du trafic le plus rémunérateur, la SNCF ne pouvait persister longtemps dans l'application d'une tarification *ad valorem* sous peine d'aggraver encore le déséquilibre financier de son exploitation. Elle ne pouvait pas non plus continuer à facturer ses prestations au même prix sur toutes les relations, en fonction du seul critère de distance à parcourir, car les transporteurs routiers "écrémaient" le trafic sur les meilleurs itinéraires, souvent faciles à desservir, et laissaient au rail le soin d'assurer le transport des marchandises dans des zones plus ingrates, soit que la circulation s'y heurtât à des conditions naturelles difficiles — topographie, climat...—, soit qu'il fût difficile d'y trouver des frêts équilibrés dans les deux sens.

Progressivement il fallut donc revoir les principes de la tarification ferroviaire et les réformes successives eurent des incidences géographiques non négligeables (**493**). Il ne pouvait être question d'abandonner brutalement un système qui fonctionnait depuis plusieurs décennies, sous peine de provoquer de graves perturbations dans l'économie et l'organisation de l'espace national; mais après la dernière guerre la SNCF s'est engagée dans la voie d'une politique visant à rapprocher ses tarifs du prix de revient réel des prestations offertes. Dès 1949, l'Etat l'avait d'ailleurs invitée à s'orienter vers de telles solutions afin que la concurrence avec les transporteurs routiers repose sur des bases jugées plus saines.

> *" Les tarifs des transports ferroviaires de marchandises sont établis en tenant compte des prix de revient de ces transports sur les différentes relations et pour les différents trafics.*
>
> *Les tarifs des transports routiers comportent l'indication d'un prix minimum et d'un prix maximum. Ils sont présentés à l'homologation du ministre des travaux publics et des transports...*
>
> *Les tarifs des transports ferroviaires de la SNCF sont établis et appliqués conformément aux dispositions de son cahier de charges."*
>
> Décret du 14 novembre 1949. Art.32.

Les nouvelles règles du jeu précisées, la SNCF se devait d'en tirer les conséquences tout en s'efforçant de respecter les obligations qui étaient les siennes conformément à son cahier de charges . Il était évident qu'il s'agissait de concilier bien souvent des objectifs contradictoires, ce qui ne pouvait manquer de se révéler fort difficile si les pouvoirs publics ne maintenaient pas un contingentement sévère des transports routiers.

La réforme de 1951 introduisit une première diversification des itinéraires ferroviaires par le biais d'un indice des gares. Les relations entre gares importantes, bien équipées, le plus souvent situées sur de grandes lignes, furent dès lors moins taxées dans la mesure où leur prix de revient était plus faible. Mais on n'en continua pas moins de calculer les tarifs selon la distance kilométrique la plus courte par la voie ferrée, quelles que soient les lignes réellement empruntées.

Un nouveau pas décisif fut franchi en 1962 avec la dépéréquation des itinéraires (**493**). Depuis cette date, le prix des transports de marchandises est calculé en fonction des trajets réels et les distances de taxation ne correspondent plus aux distances parcourues: elles sont majorées sur les itinéraires les plus difficiles à exploiter, minorées sur les meilleures relations. Or, toute l'histoire du réseau ferroviaire montre que seuls les axes supportant un fort trafic avaient été dotés des meilleurs équipements et bénéficiaient constamment des progrès techniques (électrification, signalisation...). Les différences de coût d'exploitation dépendaient donc autant de l'inégal développement économique des zones desservies que de conditions naturelles plus ou moins propices à l'établissement de bonnes lignes de chemins de fer. Les conséquences géographiques d'une telle réforme tarifaire ne pouvaient être ignorées et beaucoup en ont aussitôt dénoncé les effets pervers car elle semblait en contradiction avec la volonté de décentralisation qui dominait alors la politique d'aménagement du territoire. Mais la contradiction n'était qu'apparente, à moins d'admettre que la décentralisation — ou la création décentralisée de nouvelles entreprises — se ferait selon les principes d'une justice spatiale distributive dont nul canton, même le plus isolé, ne serait exclu.

> *"... Il n'est pas exact que la réforme interdise la décentralisation...La décentralisation est au contraire favorisée le long de grands axes. Tant qu'à installer de nouvelles entreprises — tout au moins celles où les transports ont une grande part dans le chiffre d'affaires —, mieux vaut choisir des zones bien desservies que quelques chefs-lieux de canton de montagne où n'aboutit qu'une ligne à forte rampe! En revanche, des entreprises moins productives que d'autres, mais bien situées, peuvent voir leurs chances accrues."*
>
> R.Caralp.(**493**). p.311.

La réforme fut d'ailleurs appliquée avec discernement. Dans la région Midi-Pyrénées elle n'en pénalisa pas moins le transport des marchandises sur de nombreuses relations,

y compris entre Toulouse et les principales villes, où les distances de taxation sont, depuis, supérieures aux distances réelles, qu'il s'agisse d'Auch (+30%), de Castres (+30%), de Pamiers (+30%), de Rodez (+29%), de Saint-Girons (+14%), de Carmaux (+8%), et même de Tarbes (+13%) pourtant reliée à Toulouse par une bonne ligne électrifiée mais dont l'exploitation est difficile sur le plateau de Lannemezan. Les conséquences de la réforme ont été neutres pour l'établissement des tarifs marchandises entre Toulouse et des villes plus proches, induisant un fort trafic ou jalonnant de grands axes interrégionaux: Albi (+3%), Saint-Gaudens (-4%), Caussade (-4%), Cahors (-3%)... Et les relations avec les principales gares de l'axe Bordeaux-Sète s'en trouvent même avantagées très sérieusement: Agen (-13%), Castelnaudary (-13%), Montauban (-18%). Pour les transports à destination ou en provenance d'autres régions plus éloignées, Toulouse est pratiquement la seule ville de Midi-Pyrénées qui bénéficie de distances de taxation assez nettement inférieures aux distances réelles qu'il s'agisse du trafic avec Paris (-4%), Bordeaux (-12%), Marseille (-15%) ou même Lyon (-16%). Mais dans ce dernier cas, il s'agit bien sûr d'une réduction par rapport à l'itinéraire le plus utilisé, via le Bas-Languedoc, l'avantage disparaissant entièrement si l'on considère l'itinéraire le plus court qui servait autrefois de référence pour la tarification, et qui s'établissait par Capdenac, Aurillac, Le Puy et Saint-Etienne!

c) *la libéralisation de la réglementation des transports routiers*.

Dès le début des années 1960, dans un contexte de forte croissance économique, il devint évident que la règlementation des transports routiers ne se justifiait plus comme par le passé. Prêts à sacrifier la notion de service public, déjà victime des réformes tarifaires de la SNCF, sur l'autel de l'efficacité économique qu'ils mesuraient à l'aune de critère strictement financiers, les tenants du libéralisme considéraient même que le contingentement et la tarification routière obligatoire constituaient un grave handicap pour l'activité économique du pays et donnaient à l'administration des pouvoirs exorbitants. A l'heure du pétrole abondant et bon marché, alors que prospérait l'industrie automobile, entraînant dans son sillage bien des secteurs d'activité du pays, la défense du rail leur paraissait un combat passéiste et ruineux pour les finances publiques. Laisser jouer la concurrence n'était-il pas le meilleur moyen de déterminer les rôles respectifs du rail et de la route en fonction des nouveaux besoins de l'économie?

Sans aller aussi loin dans cette logique, les gouvernements successifs assouplirent progressivement la réglementation mise en place pour contrôler le développement des

transports publics routiers, tout en accordant plus généreusement d'année en année des licences soumises à contingentement. A partir de 1969, la libéralisation s'accéléra, au moment où, précisément, à la suite du rapport Nora sur les entreprises publiques, l'Etat imposait à la SNCF un retour à l'équilibre financier, en lui accordant pour cela une plus grande liberté de gestion... c'est-à-dire en lui permettant d'aller encore plus loin dans l'abandon de certaines obligations de service public dont la contrepartie financière était jugée excessive (avenant du 27 janvier 1971 à la convention de 1937).

En 1963 déjà, les conditions de location des véhicules de transport routier avaient été assouplies. Jusque là contingentée pour éviter que, le loueur conservant la maîtrise du transport, la réglementation ne soit tournée, on avait alors admis que pour la location de longue durée — plus de six mois — à un seul client — location exclusive —, les licences seraient accordées automatiquement, ce qui permit bien souvent de camoufler des transports publics.

Un pas de plus fut franchi en 1967 avec la "banalisation" des licences contingentées. Les entreprises qui en étaient dotées n'eurent plus l'obligation des les affecter à tel ou tel de leurs véhicules et l'administration admit même la possibilité d'équivalences: deux licences B (véhicules de 11 à 19 tonnes) pouvaient être utilisées comme une licence A (véhicules de plus de 19 tonnes) pour couvrir le transport de marchandises en zones contingentées, c'est-à-dire en zone courte ou en zone longue, selon ce que précisaient ces licences.

Poursuivant dans cette voie, le gouvernement accepta une réforme encore plus radicale: la suppression du contingentement en zone courte à partir de 1973. Depuis cette date, seuls les transports pour compte d'autrui effectués en zone longue, donc sur l'ensemble du territoire au-delà de 100 à 150 kilomètres du siège de l'entreprise prestataire de services, doivent être couverts par une licence dont l'administration libère un contingent variable selon les années. Autrefois délivrées gratuitement pour une durée illimitée, ces licences faisaient l'objet de transactions spéculatives entre leurs détenteurs. Afin d'éviter le développement de telles pratiques, depuis 1971, l'administration les attribue à titre onéreux et leur validité est désormais limitée à sept ans. Leur nombre a d'ailleurs progressé très rapidement. En 1982, on en comptait 34 000 (location de véhicules exclue), soit l'équivalent de 21 600 en classe A, ce qui correspondait à une augmentation de 60% par rapport à 1971 et de 30% depuis 1978 (Annuaire statistique des transports).

En matière de tarification routière obligatoire (TRO), la réglementation a toujours été fort complexe. Jusqu'en 1979 y étaient soumis en principe les envois de plus de 3 tonnes à plus de 150 kilomètres confiés à des transporteurs publics. Depuis, la distance minimale a été portée

à 200 kilomètres. Tous ces envois donnent lieu à l'établissement d'une feuille de route. Le Comité National Routier (CNR) organisme professionnel de droit public, composé d'entrepreneurs de transports désignés par les 24 groupements professionnels régionaux (GPR) et géré par eux, soumet les tarifs à l'homologation du ministre compétent et veille à leur application par un contrôle des feuilles de route. Les prix pratiqués par les transporteurs publics — adhérents ou non à un GPR — ne peuvent être, sauf dérogation, inférieurs de plus de 12% aux prix publiés par le CNR (prix maximum) qui tiennent compte de la nature des marchandises, de leur conditionnement, de la distance à parcourir et de la relation; ces deux derniers critères géographiques permettent de compenser les incovénients des retours à vide lorsque les flux aller et retour ne s'équilibrent pas. Toutefois, échappent à la TRO, même s'ils doivent faire l'objet d'une feuille de route, quelques 23% des envois de plus de 3 tonnes à plus de 200 kilomètres, confiés à des transporteurs publics, soit qu'ils concernent des marchandises particulières (animaux vivants, beurre, fromages, légumes frais...), soit qu'ils s'effectuent avec des véhicules spécialisés (déménagements, transports en citernes ou sous température dirigée...)

d) les conséquences pour la SNCF.

On le voit donc, depuis un demi-siècle, au gré de la conjoncture économique ou en fonction de la politique économique des gouvernements successifs, la plupart des contraintes qui avaient pour but de freiner le développement des transports routiers ont été allégées. Au fur et à mesure que le temps passait, il devint en effet évident que la réglementation, aussi précise fût-elle, ne pouvait que retarder une évolution et qu'elle ne suffirait pas à protéger le rail de la concurrence.

Dans un premier temps, jusqu'au début des années 1970, la SNCF s'est surtout attachée à maintenir ses positions en jouant la carte des performances techniques. Ses ingénieurs et ses techniciens furent mobilisés pour rehausser l'image de marque des transports ferroviaires en proposant des services de qualité capables de séduire ou de retenir la clientèle: ponctualité, régulatité des acheminements, éventail très large des prestations, du transport des colis aux trains complets de plus en plus lourds... Mais, depuis une décennie, les pouvoirs publics lui ont imposé une gestion plus agressive, plus commerciale, plus soucieuse de la vérité des prix. Conformément aux engagements pris en 1971 par les responsables de la société nationale, il s'agissait d'assainir ou tout au moins de clarifier la situation financière de l'entreprise, en déterminant avec précision à quoi servaient exactement les fonds publics attribués chaque année, conformément à la convention de 1937, pour équilibrer le compte d'exploitation. Après

avoir chiffré la part des compensations pour certaines charges imposées par le pouvoir de tutelle (tarifs réduits, gardiennage des passages à niveau...) on espérait mieux cerner les causes réelles du déficit afin de les corriger . Dans bien des services, pour le transport des voyageurs comme pour celui des marchandises, les "managers" prirent alors la relève des techniciens et,en quelques années, la SNCF qu'on présentait souvent comme une vieille dame très attachée à ses traditions,semble avoir été saisie par le marketing; elle ne néglige plus des campagnes publicitaires commerciales qui contrastent avec la neutralité esthétique des vieilles affiches touristiques invitant à découvrir la France par le train.

Au lieu d'attendre le client confiant dans la qualité du service qu'on lui offrait, on va désormais le chercher, négociant avec lui les conditions d'un transport au lieu de se retrancher derrière des règlements et des tarifs rigides et parfois mal adaptés à la diversité des besoins et à leur répartition dans l'espace. La création des régions SNCF, proches des régions administratives, la relative autonomie qui a été donnée à leurs responsables ont été des atouts importants pour la mise en oeuvre de cette politique nouvelle. Une politique qui n'a pas manqué d'inquiéter bien des concurrents routiers en une période où, il est vrai, la conjoncture économique ne prête guère à l'optimisme. Plus attentive aux problèmes spécifiques de chaque région et soucieuse d'efficacité, la SNCF jouera sans doute dans les années à venir un rôle déterminant dans l'organisation des différents espaces régionaux. En Midi-Pyrénées, la collaboration est déjà bien engagée

avec le Conseil régional dans le domaine des transports de voyageurs; elle mériterait de se développer pour le transport des marchandises dans le cadre d'une planification attentive aux problèmes de développement économique local. Or, il y a là fort à faire, si l'on en juge par ce que révèle l'étude des transports de marchandises dans la région.

2. Les sources documentaires et leurs lacunes.

Complexe, varié, contrôlé par de très nombreuses entreprises dont il s'agit parfois d'une activité marginale, le transport de marchandises se prête fort mal à une étude géographique précise et à des comparaisons entre les différents modes utilisés (**533** et **540**)

Le Ministère des transports possède une banque de données, le SITRAM — Système d'Information sur le Transport des Marchandises— qui permet d'obtenir chaque année d'utiles tableaux intermodaux agrégés,région par région, distinguant trafic intérieur et trafic international et les ventilant selon la nomenclature NST en dix chapitres correspondant aux grands groupes de marchandises (NST= nomenclature de statistique des transports). Cette banque est alimentée par plusieurs fichiers spécialisés(SNCF, Office national de la navigation — ONN—, compte-rendus de voyages internationaux, douanes, Transport routier de marchandises — TRM—...) qui n'utilisent pas toujours les mêmes critères, en particulier pour séparer trafic intérieur et trafic international:la SNCF par exemple, "suit la marchandise" et classe en trafic international tout transport destiné à l'importation ou à l'exportation, alors que d'autres"suivent le véhicule" et ne comptent au titre du trafic international que les marchandises qui ne sont pas transbordées dans les ports ou aux frontières.

Pour ses propres publications, la SNCF utilise un fichier exhaustif à partir duquel il est possible de connaître pour les 22 grandes catégories de tarifs correspondant à des groupes de marchandises le trafic de département à département — trafic wagons à l'exclusion des wagons de particuliers vides— et le trafic intérieur de chaque département (Documents W7-11 et W7-12). Ce fichier est utilement complété par les statistiques relatives à l'activité de chaque gare qui distinguent bien sûr arrivages et expéditions mais aussi la nature des marchandises traitées (documents C110).

L'idéal serait évidemment d'avoir des renseignements aussi précis et aussi homogènes pour les autres modes de transport. La chose est possible pour la navigation intérieure grâce aux publications de l'ONN et, dans la région Midi-Pyrénées, le trafic de la voie d'eau est tellement réduit que l'on peut connaître facilement les tonnages

à l'arrivée ou au départ dans chaque port, leur origine. leur destination et leur composition.

Il n'en est pas de même pour les transports routiers de marchandises. Le fichier TRM du Ministère des transports est aujourd'hui la seule référence commode. Il est alimenté par des enquêtes régulières portant sur des véhicules porteurs (camions, remorques, semi-remorques) immatriculés en France, d'au moins 3 tonnes de charge utile et de moins de 15 ans d'âge. Un échantillon annuel est tiré du fichier central des véhicules utilitaires selon une stratification basée sur la profession du propriétaire, l'âge, le genre, la carrosserie et la charge utile du véhicule. D'une catégorie à l'autre, le taux de sondage varie de 1/20° à 1/6° et l'on estime généralement que les résultats obtenus souffrent d'une sous-estimation d'environ 10%. Fort précieux dans la mesure où il est le seul à concerner à la fois transports publics et transports privés, ce fichier est beauxoup moins riche dans le détail (produits transportés, itinéraires...) que celui qu'alimentait jusqu'en 1978 l'exploitation informatique des feuilles de route.

En effet, dans le but de contrôler l'application de la tarification routière obligatoire, le Comité National Routier effectuait un sondage au 1/3 parmi les feuilles de route obligatoirement établies pour tout transport public de plus de 3 tonnes à plus de 150 kilomètres. Echappaient donc à l'enquête tous les transports pour lesquels il n'y avait pas lieu de créer une feuille de route (transports internationaux, déménagements...). Mais il y avait là une mine de renseignements qui avait tout pour séduire le géographe. Cette mine n'était malheureusement pas facile à exploiter si l'on ne se contentait pas des tableaux synthétiques qu'en tirait chaque années le CNR afin de présenter les grandes tendances de l'évolution des transports publics routiers à l'échelle de chaque département, de chaque GPR, ou par grandes catégories de produits, selon la classification NST, pour l'ensemble du pays.(La région Midi-Pyrénées correspond à deux GPR, le 12A qui couvre l'Aveyron, le Lot, le Tarn et le Tarn-et-Garonne, le 12B pour les quatre autres départements).

Si l'on souhaitait plus de précisions, il fallait se référer à une impressionnante collection de tableaux publiés sous forme de microfiches (près de 8000 pages pour la seule année 1978!) qui donnaient pour environ 400 catégories de marchandises le nombre d'envois et les tonnages correspondants...de commune à commune sur l'ensemble du territoire français! Le tout était classé par GPR de départ, ce qui rendait relativement facile l'étude des expéditions à partir de la région, malgré l'extraordinaire complexité d'une classification des produits qui distinguait par exemple les bois en bûches ou rondins, les bois bruts sciés, les bois en lames ou en lattes, les bois pour parquets, les bois en tranches

1. Code de la commune origine.
2. Codes du département et de la commune d'arrivée.
3. Distance.
4. Nombre de voyages dans l'année
5. Tonnages transportés dans l'année

Les autres indications concernent la tarification

FIG. 27 .

UN EXEMPLE DES MICROFICHES OBTENUES APRÈS L'EXPLOITATION INFORMATIQUE DES FEUILLES DE ROUTE JUSQU'EN 1978: ICI, CLASSÉS PAR DÉPARTEMENTS DE DÉPART, LES TRANSPORTS DE MASTICS AU COURS DE L'ANNÉE 1974.

Source. Comité National Routier.

ou déroulés,, les déchets de bois, fibres ou sciures... Une liste qui donne une idée du caractère tâtillon de la tarification routière obligatoire! Par contre, pour connaître les arrivées dans la région, leur origine, leur nature, il fallait passer en revue, marchandise par marchandise, les expéditions affectuées à partir de toutes les communes répertoriées dans le reste du pays et repérer celles qui étaient destinées à la région Midi-Pyrénées. Un travail fastidieux qui, au bout du compte, ne donne pas de bien meilleurs résultats que certaines conversations à bâtons rompus avec des transporteurs connaissant parfaitement leur métier et la géographie des transports de marchandises sur le territoire national.

L'exploitation informatique des feuilles de route a été abandonnée en 1979. Il a donc fallu se contenter des informations contenues dans la dernière livraison de microfiches du CNR, celle de 1978, ce qui explique que dans les paragraphes suivants, l'année 1978 ait été souvent retenue comme référence afin de faciliter les comparaisons entre les différents modes de transport, avec la SNCF en particulier.

Pour aussi fragmentaires et imprécis qu'ils soient, tous ces renseignements puisés à des sources différentes et d'inégale valeur n'en permettent pas moins de préciser les principales caractéristiques économiques et géographiques des transports de marchandises en Midi-Pyrénées.

3. Les caractères généraux du transport des marchandises dans la région Midi-Pyrénées.

Au cours de l'années 1980, dans la région Midi-Pyrénées, les transports de marchandises (transports internationaux exclus) ont porté sur 78 millions de tonnes que se sont partagés la SNCF (9,5%), les transporteurs routiers pour compte d'autrui (22,5%) et les transporteurs routiers pour compte propre (68%), la batellerie n'intervenant que pour une part dérisoire (0,03%). La prépondérance des transports routiers privés s'explique surtout par le rôle qu'ils jouent pour les envois à courte distance, ne sortant pas des limites de la région: ils assurent en effet l'acheminement de 80% des tonnages à l'intérieur de Midi-Pyrénées. Par contre, si l'on ne retient que les échanges entre Midi-Pyrénées et les autres régions françaises, qui portent sur 22 millions de tonnes seulement — soit 6,7% du total national — la répartition entre les différents modes de transport est très différente et beaucoup plus équilibrée: 30,7% pour le rail, 32,7% pour les transports publics routiers, 36,5% pour les transports privés routiers, la batellerie n'ayant toujours qu'un rôle bien négligeable avec 0,06%. Compte tenu de l'inégale superficie des régions, ces proportions ne confèrent aucune originalité fondamentale à Midi-Pyrénées: par rapport aux caractéristiques des transports interrégionaux de

marchandises dans l'ensemble du pays, la part un peu plus grande de la SNCF y compense simplement la médiocrité du trafic sur les canaux.

Plus remarquable peut-être apparaît au premier abord le déséquilibre entre flux d'entrée et flux de sortie, qui se vérifie depuis au moins une décennie, quel que soit le mode de transport: il atteignait 2,2 millions de tonnes en 1980, mais l'on pouvait l'imputer entièrement aux entrées de produits pétroliers qui l'emportaient de 2 700 000 tonnes sur des sorties, bien entendu négligeables.

Modes	Tonnages transportés			
	Flux entrant	Flux sortant	Flux internes	Total
SNCF	4 316 954 *35,1%*	2 547 844 *25,3%*	557 459 *1,0%*	7 422 257 *9,5%*
Batellerie	3 840 *0,03%*	9 940 *0,1%*	11 630 *0,02%*	25 410 *0,03%*
Transports routiers publics	3 798 985 *30,9%*	3 509 393 *34,9%*	10 153 361 *18,3%*	17 461 739 *22,4%*
Transports routiers privés	4 172 181 *33,9%*	3 992 057 *39,7%*	44 744 055 *80,7%*	52 908 293 *68%*
TOTAL	12 291 960 *100 %*	10 059 234 *100%*	55 466 505 *100%*	77 817 399 *100%*

Tableau n°40. La répartition intermodale des transports de marchandises dans la région Midi-Pyrénées. 1980.

Source. SITRAM

La nature du trafic interrégional de marchandises caractérise assez bien l'économie de Midi-Pyrnées.

Les produits énergétiques sont bien représentés aux entrées (25%) alors que les produits de l'agriculture, bruts ou élaborés fournissent à eux seuls 36% des tonnages aux sorties. Les échanges d'engrais s'équilibrent à peu près (6 à 6,5%), tout comme ceux des matières premières industrielles ou des produits métallurgiques (10 à 11%), mais le solde est nettement positif pour les minéraux bruts et les matériaux de construction. Quant aux machines, véhicules, et objets manufacturés, ils n'interviennent que pour 16% aux entrées comme aux sorties, proportion très faible par rapport aux régions qui possèdent une industrie plus développée et plus diversifiée comme Rhône-Alpes (29% des sorties) et, bien sûr, l'Ile de France (34%), même si, en ce domaine, le seul critère du poids s'avère fort peu satisfaisant.

A l'intérieur de la région par contre, minéraux bruts et matériaux de construction fournissent les 2/3 des tonnages transportés ce qui, compte tenu des 15% attribués aux produits agricoles et alimentaires, laisse fort peu de place aux autres marchandises.

Chapitres NST	Milliers de tonnes		
	Entrées	Sorties	Interne
0.Produits agricoles, animaux vivants	1 087 *8,8%*	1 956 *19,4%*	4 809 *8,7%*
1. Produits alimentaires et fourrages.	1 987 *16,2%*	1 651 *16,4%*	3 591 *6,5%*
2. Combustibles minéraux solides.	274 *2,2%*	158 *1,6%*	489 *0,9%*
3. Produits pétroliers	2 838 *23,1%*	233 *2,3%*	1 947 *3,5%*
4. Minerais et déchets pour la métallurgie.	286 *2,3%*	132 *1,3%*	605 *1,1%*
5. Produits métallurgiques	285 *2,3%*	281 *2,8%*	352 *0,6%*
6.Minéraux et matériaux de construction.	2 024 *16,5%*	2 741 *27,3%*	37 626 *67,8%*
7. Engrais.	745 *6,1%*	654 *6,5%*	1 248 *2,3%*
8. Produits chimiques	787 *6,7%*	599 *5,9%*	675 *1,2%*
9. Machines, véhicules, objets manufacturés.	1 980 *16,1%*	1 655 *16,5%*	4 124 *7,4%*
Total	12 292 *100*	10 060 *100*	55 466 *100%*

Tableau n°41 . Les marchandises transportées en 1980, tous modes confondus.

Source. SITRAM

La spécialisation des différents modes de transport est assez prononcée. La SNCF joue un rôle prépondérant pour l'acheminement des produits lourds: charbons, produits pétroliers, engrais, produits chimiques. Les transports routiers pour compte d'autrui sont eux bien représentés dans tous les trafics mais ils l'emportent assez nettement pour les produits alimentaires, les produits métallurgiques et les machines ou articles divers manufacturés. Quant aux transports routiers privés, ils ne l'emportent vraiment dans les échanges interrégionaux que pour les produits agicoles ou alimentaires et, surtout, pour les minéraux et les matériaux de construction . Cette spécialisation est encore plus prononcée si l'on s'en tient

au trafic intra-régional, où minéraux et matériaux de construction sont à 86% du ressort des transporteurs privés. Tous flux confondus, internes et interrégionaux, ces marchandises constituent ainsi 72% des tonnages acheminés par des entreprises travaillant pour leur propre compte.

Chapitres NST	Trafic interrégional (% des tonnages)			
	SNCF	Batellerie	T.routiers publics	T.routi privé
0.Produits agricoles, animaux vivants	26,9	0,4	24,5	48,2
1. Produits alimentaires et fourrages.	9,7		45,1	45,2
2.Combustilbles minéraux solides.	86,5		3,5	10
3.Produits pétroliers.	53,8	0,1	23,5	22,6
4.Minerais et déchets pour la métallurgie.	65,7		17,8	16,5
5.Produits métallurgiques.	29,9		53,2	
6.Minéraux et matériaux de construction.	13,1		32,3	54,6
7.Engrais	61,9		26,4	11,7
8.Produits chimiques.	53,3		27,4	19,3
9.Machines, véhicules, objets manufacturés.	27,3		42	30,7
Ensemble	30,7	0,06	32,7	36,5

Tableau n°42 . La répartition intermodale des trafics selon la nature des marchandises transportées (1980).

Source. *SITRAM*

Expliquer cette répartition du trafic supposerait de mieux connaître origines et destinations des flux. Il semble toutefois que le transport pour compte propre est avant tout régional car une grande partie du trafic interrégional qui lui est affectée ne doit guère différer de celui qu'il achemine à l'intérieur de Midi-Pyrénées si l'on en juge par la place qu'occupent dans les deux cas les minéraux et les matériaux de construction. Cette hypothèse est d'autant plus plausible que les échanges de ces marchandises entre Aquitaine et Midi-Pyrénées, et

dans ce sens seulement, figurent parmi les grands flux interrégionaux repérés par le SITRAM: ils ont porté en 1980 sur 804 000 tonnes, sur un total de 1 238 000 acheminés vers Midi-Pyrénées, à partir d'autres régions françaises par des transporteurs privés.

Chapitres NST	Trafic interne à Midi-Pyrénées (en % des tonnages)			
	SNCF	Batellerie	T.routiers publics	T.routiers privés
P.agricoles,animaux vivants.	0,7		35,6	63,7
P.alimentaires et fourrages.	0,04		24,3	75,6
Combustibles min. solides	77,8		11,1	11,1
P.pétroliers.			9,3	90,7
Min. et déchets pour la métallurgie	9,7		66,2	33,1
P.métallurgiques.	7,7		13	79,3
Min. et matériaux de construction	0,06		14	85,9
Engrais	5,2	0,9	23,4	70,5
P.chimiques.	1,9		27	71,1
Machines,véhicules, objets manufacturés.	0,2		27,1	72,7
Ensemble	1,0	0,02	18,3	80,6

Tableau n°43 . La répartition intermodale des trafics à l'intérieur de Midi-Pyrénées selon la nature des marchandises transportées. Année 1980.

Source. SITRAM.

Entre SNCF et transports pour compte d'autrui, le partage des rôles est plus complexe et l'on sait la compétition intermodale plus vive.Si les transports de produits lourds, de faible valeur à l'unité de poids, incombent à la SNCF c'est sans doute le signe que ces marchandises n'ont guère suscité la convoitise des transporteurs routiers car elles sont d'une manipulation difficile et d'un faible rapport. Mais on peut y voir aussi la conséquence

d'un marché où dominent quelques gros clients — usines chimiques, entrepôts pétroliers... — , alimentant un trafic puissant et régulier qui se prête fort bien à un acheminement par trains complets.

A l'inverse, si les transports publics routiers sont mieux représentés dans d'autres branches c'est qu'elles ont davantage besoin d'envois fractionnés, souvent rémunérateurs, et destinés à une clientèle plus dispersée dans l'espace.

Pour chaque chapitre de la nomenclature utilisée (NST) et pour chaque mode de transport, le SITRAM permet de connaître les dix flux interrégionaux les plus importants du pays. Sur 400 flux ainsi repérés au cours de années 1977-1980, la région Midi-Pyrénées apparaît 20 fois, soit que ces flux en soient issus soit qu'ils lui soient destinés. Ils totalisent environ 5,4 millions de tonnes soit le quart exactement du trafic interrégional induit par cette région en 1980. Quatorze concernent les régions voisines — 10 l'Aquitaine, 4 le Languedoc-Roussilon — et portent aux sorties sur les produits agricoles, les engrais, aux entrées sur des produits agricoles, des produits pétroliers, des matériaux de construction et également des engrais. A l'exception de deux seulement — produits pétroliers reçus du Languedoc-Roussillon et engrais expédiés vers l'Aquitaine — qui sont tributaires de la SNCF, tous les autres sont le résultat de l'activité des transporteurs routiers, privés ou publics. Six autres flux, plus longs et plus spécialisés sont par contre l'exclusivité de la SNCF: aux entrées il s'agit de l'alumine de Provence destinée aux usines de l'Ariège et de Midi-Pyrénées, de faibles tonnages de charbon de Rhône-Alpes, de matières premières pour la métallurgie venant du Nord, et de véhicules ou de produits manufacturés importés de la région parisienne; aux sorties, de produits agricoles destinés au Nord et de produits manufacturés pour l'Ile-de-France. Une répartition qui confirme l'interprétation proposée ci-dessus à propos de la spécialisation géographique et par types de produits des différents modes de transport.

4. L'agonie de la voie d'eau.

Si l'on excepte les deux périodes de guerre et quelques années exceptionnelles (inondations de 1930 et de 1952), le tonnage brut transporté sur les canaux du Midi pendant un demi-siècle, entre 1920 et 1970, n'a cessé d'osciller entre 350 et 600 000 tonnes. Le trafic kilométrique a connu une évolution plus régulière: dérisoire en 1921, sa progression fut très soutenue jusqu'en 1938, année où il culmina à 100 millions de tonnes-kilomètres et retrouva à peu près le niveau record atteint au milieu du XIX° s.,

bénéficiant de l'accroissement des tonnages bruts et surtout d'un allongement du parcours moyen de chaque cargaison (99 kilomètres pour une tonne en 1925, 208 kilomètres en 1938).

Après quelques années médiocres à l'issue de la deuxième guerre mondiale (40 millions de tonnes-kilomètres en 1948), s'amorça une reprise très nette. Dès 1958, le tonnage-kilométrique dépassait celui de 1938, avant de se stabiliser à ce niveau élevé. Jusqu'au début des années 1960, l'augmentation des tonnages transportés (350 000 tonnes en 1951, 486 000 tonnes en 1961) et l'allongement des trajets (234 kilomètres en moyenne pour une tonne en 1961) se conjuguèrent pour donner cette progression du trafic-kilométrique. Entre 1961 et 1969, au contraire, la stabilisation de celui-ci, fut entièrement imputable à la réduction des distances moyennes parcourues (185 kilomètres en 1969), le tonnage transporté ayant, lui, tendance à s'accroître (565 000 t en 1969).

a) les composantes du trafic et leur évolution.

Trafic intérieur et transit entre Sète et la Gironde n'ont jamais joué qu'un rôle secondaire. L'essentiel de l'activité a toujours consisté en mouvements entre ports fluviaux et ports maritimes, Bordeaux et ses annexes sur l'Atlantique, Sète et Port-la-Nouvelle sur la côte méditerranéenne.

Au début du siècle, la redistribution de produits énergétiques et de matières premières à partir de Bordeaux ainsi que l'expédition de graviers vers l'amont arrivaient à équilibrer, sur le canal latéral, les tonnages de produits agricoles circulant en sens inverse en provenance du Bas-Languedoc (vins), des pays toulousains et de la Moyenne-Garonne (céréales). A l'inverse, le vide industriel des régions traversées par le canal du Midi, entre la mer et Toulouse, restreignait les trafics de produits non agricoles à partir des ports méditerranéens.

En 1913, les ports de Toulouse, à la jonction des deux canaux jouaient un rôle prépondérant: 35% des tonnages empruntant la voie d'eau y étaient transbordés. Vers 1925, la suprématie de Toulouse s'était encore accentuée (58%): la régression de l'activité portuaire (233 000 tonnes en 1913, 125 000 tonnes en 1925) y avait été beaucoup moins forte que dans les autres villes riveraines des canaux (Agen, Carcassonne...). La différence tenait surtout au maintien de forts tonnages à l'arrivée alors que les expéditions avaient chuté comme partout ailleurs et ne représentaient plus qu'un cinquième du trafic total. Entre Atlantique et Méditerranée, grâce à la diversité de ses activités et à sa taille, l'agglomération de Toulouse était alors le seul foyer de consommation susceptible de recourir à la voie d'eau pour une part de ses approvisionnements: en 1925, sur 100 000 tonnes débarquées, on comptait 22 000 tonnes de vins languedociens, 30 000t de houilles anglaises et 14 000 t de produits pétroliers en provenance de Bordeaux ( ). Partout ailleurs, les besoins étaient trop limités ou trop étalés dans l'année, les capacités de stockage insuffisantes, pour justifier de tels courants de trafic.

D'une capacité de dix à vingt fois inférieure, les camions qui s'imposaient alors pour le transport des marchandises à l'intérieur de la région, étaient beaucoup mieux adpatés que les péniches pour le ravitaillement des petites villes. Seuls quelques ports bien situés pour collecter les productions agricoles des zones proches recouraient toujours à la voie d'eau pour leurs expéditions vers Bordeaux et Sète, mais leur trafic se trouvait entièrement déséquilibré, les arrivages étant réduits à presque rien.

Ainsi, pendant l'entre-deux-guerres, le trafic des canaux resta dans l'étroite dépendance des échanges de produits agricoles entre les pays qu'ils traversaient et leurs débouchés maritimes. Les espoirs de conquérir une nouvelle clientèle capable d'équilibrer ces courants de trafic furent toujours déçus. Les nouvelles implantations industrielles, trop rares ou trop puissantes (ONIA à Toulouse) n'ont jamais beaucoup demandé à la voie d'eau. La modernisation du parc de bateaux entièrement composé d'automoteurs en 1938 n'a pas suffi à capter cette demande de transport, sollicitée concurremment par les transporteurs routiers et ferroviaires. La souplesse des premiers, les capacités offertes par les seconds, sans parler de leurs luttes tarifaires, ont suffi à cantonner la navigation intérieure dans un rôle très marginal.

Après la deuxième guerre mondiale, les hydrocarbures et les céréales ont procuré à la batellerie un trafic suffisant pour écarter la menace de déclassement qui pesait sur les canaux du Midi au début des années 1950.

Le transport des hydrocarbures avait augmenté avant guerre et représentait près de 30% des tonnages transportés en 1938. Vingt ans plus tard, sa part s'élevait à 55% alors qu'avaient disparu ou que s'affaiblissaient des courants de trafic anciens: houilles anglaises, matières premières pour l'industrie. Cela restaura l'ancien déséquilibre entre les deux canaux, au profit du canal du Midi, les produits pétroliers étant surtout expédiés par la raffinerie Mobil de Frontignan et destinés à l'agglomération de Toulouse pour 85%. Les usines de Gironde ne confiaient aux bateaux-citernes du canal latéral que des quantités beaucoup moins importantes pour l'approvisionnement des dépôts situés entre Castets et Agen.

A l'aube des années 1960, alors que le trafic des hydrocarbures se stabilisait avant de régresser, les céréales prirent le relais. Chargées dans les ports fluviaux entre Castelnaudary et Moissac, leur part dans le tonnage total des canaux passa de 11% en 1958 à 22% en 1962 (100 000t). Cette progression se pousuivit pendant une dizaine d'années: en 1974, un record fut atteint avec 350 000 tonnes, soit 60% du tonnage et 56% du tonnage-kilométrique de la voie d'eau. Dans le même temps, les compagnies pétrolières avaient peu à peu délaissé les canaux auxquels elles ne confiaient plus que 108 000 tonnes en 1974, c'est-à-dire

moins qu'en 1938. Le trafic des hydrocarbures a depuis totalement disparu sur le canal du Midi et il se limite sur le canal latéral, à l'ouest d'Agen. Les dépôts de la région de Toulouse sont désormais ravitaillés par la voie ferrée à partir de Frontignan ou des raffineries marseillaises et girondines. L'accroissement de la consommation a provoqué l'abandon du transport fluvial, la batellerie n'offrant plus les capacités suffisantes pour concurrencer les expéditions par trains complets. Au contraire, les dépôts du Lot-et-Garonne reçoivent toujours une partie de leurs livraisons par le canal latéral: proches des usines de l'estuaire (160 km entre Ambès et Agen au lieu de 260 km entre Sète et Toulouse), ils disposent de capacités de stockage plus réduites, donc mieux adpatées aux possibilités de ravitaillement par les péniches. Les perspectives d'une modernisation plus rapide de cette sections navigable ont sans doute encouragé les compagnies pétrolières à maintenir ce mode d'approvisionnement à la fin des années 1960.

Alors que les chiffres de trafic considérés globalement traduisent sinon le progrès, tout au moins la constance de l'activité de la voie d'eau depuis un demi-siècle, l'analyse sommaires des courants d'échanges révèle une complexité intéressante, reflet des mutations contemporaines de l'économie régionale. C'est par le jeu des compensations entre marchandises et courants de trafic que la batellerie est parvenue à conserver ou à retrouver un niveau d'activité moyen de 100 à 110 millions de tonnes-kilomètres pour 400 à 450 000 tonnes transportées,après des périodes bien incertaines qui auraient pu compromettre sa survie.

Mais par rapport à d'autres, ces données ne plaidaient pas pour autant en faveur de la modernisation de la voie d'eau. Par rapport au trafic de l'ensemble de la batellerie française, la part des canaux du Midi n'a cessé de décliner: 3% du tonnage-kilométrique au début du siècle, 1% en 1960, 0,7% à peine en 1970. Quant à la confrontation des résultats enregistrés par les modes de transport concurrents sur le même itinéraire, elle se passe de tout commentaire: entre Toulouse et Bordeaux seulement, en 1969, on attribuait 1300 millions de tonnes-kilomètres à la seule voie ferrée...

b) la modernisation tardive du canal latéral et la remise en question de l'aménagement du canal du Midi.

Sans cesse différée, la modernisation des canaux du Midi a connu un début de réalisation entre 1970 et 1973. En trois ans, toutes les écluses du canal latéral ont été modifiées pour permettre le passage des péniches d'une longueur de 38,50 mètres. Mais la profondeur du chenal n'ayant pas été augmentée, ces bateaux d'un port en lourd de 350 tonnes ne peuvent circuler qu'avec une charge réduite de 240-250 tonnes, ce qui représente un

gain de 100 tonnes environ par rapport aux automoteurs traditionnels. Le coût des travaux supporté par l'Etat (80%) et diverses collectivités locales (20%), pour 48 des 53 écluses s'est élevé à 28 millions de francs. Par ailleurs, compte tenu de son caractère expérimental, l'Etat a pris entièrement en charge le financement de la pente d'eau de Montech, en Tarn-et-Garonne (22 millions de francs); à cet endroit, compensant une dénivellation de 13,30 mètres existaient cinq écluses beaucoup trop rapprochées pour être mises au gabarit Freycinet. Ce tronçon a été remplacé par un canal de dérivation de 1700 mètres comportant deux biefs horizontaux dénivelés, reliés par une rigole en béton armé de 450 mètres. Le raccord avec le bief supérieur se fait par un ouvrage de type tête d'écluse et la communication avec le bief inférieur est libre. Lors de chaque passage, un bouclier mobile, ou masque, obstrue la rigole et emprisonne vers l'amont un volume d'eau limité sur lequel flotte le bateau. L'ensemble masque-eau-bateau se déplace, poussé à la montée et retenu à la descente par deux locotracteurs qui circulent de part et d'autre, sur les berges, accouplés par une structure rigide qui enjambe le chenal. Au bas de la pente, le masque est relevé, soit pour libérer la péniche, soit pour permettre l'accès de celle qui circule en sens inverse.

Un tel ouvrage nécessite donc l'utilisation d'une énergie extérieure pour actionner les locotracteurs. En contrepartie, la consommation d'eau est presque nulle, grâce à la bonne étanchéité entre masque et lit de la rigole, et la dénivellation susceptible d'être ainsi franchie, pratiquement sans limite. Ces deux avantages ne présentent qu'un faible intérêt à Montech dont le site a simplement permis de tester en vraie grandeur une technique nouvelle.

Les travaux sur le canal latéral, programmés grâce à l'appui du député-maire de Bordeaux, alors Premier Ministre, n'avaient pas été intégrés dans un plan d'ensemble pour la modernisation de la voie d'eau entre Atlantique et Méditerranée. Cette dernière n'a d'ailleurs jamais été désignée officiellement ainsi: malgré des caractéristiques très voisines sur toute sa longueur, l'administration a toujours distingué canal latéral et canal du Midi. Mais, depuis 1974, cette distinction se justifie pleinement, une solution de continuité ayant été introduite entre les deux canaux.

La modernisation du canal latéral a accéléré le renouvellement de la flotte. L'année 1972 a vu la disparition des bateaux en bois et l'apparition de bateaux de 38,50m. Entre 1972 et 1976, alors que la flotte des transporteurs publics du Midi régressait de 125 à 107 unités, le nombre d'automoteurs de gabarit Freycinet passait de 14 à 31. Cela signifiait qu'une part croissante du parc de bateaux se trouvait peu à peu prisonnière du canal latéral en attendant une éventuelle modernisation du canal du Midi qui lui permettrait non seulement d'atteindre la côte méditerranéenne mais lui ouvrirait, par la canal de Sète au

Rhône et le Rhône aménagé, l'accès au système des canaux du Nord et du Nord-Est de la France. Inversement les mariniers de ces régions pourraient assurer des transports à destination du Sud-Ouest.

Pour faire sauter le verrou que constituait désormais le canal du Midi, restait donc à obtenir non seulement l'accord des pouvoirs publics mais celui des trois Conseils régionaux concernés. Utilisant son expérience déjà longue de groupe de pression, le Consortium pour la Modernisation et le Développement des voies navigables Atlantique-Méditerranée oeuvra en ce sens avec l'appui de l'Association des Transporteurs fluviaux du Midi (ATFM).

En 1974, une réunion d'information réunit à Revel-St Ferréol environ 160 personnalités; étaient présents ou représentés, le Secrétaire d'Etat aux Transports, les hauts fonctionnaires des administrations centrales concernées, les Préfets des trois régions et ceux des départements traversés par la voie d'eau, les collectivités locales (conseils municipaux, généraux et régionaux), les Chambres de commerce, les utilisateurs des canaux, les mariniers... La conjoncture était favorable pour obtenir gain de cause. Grâce aux céréales, l'année 1973 avait enregistré un trafic fluvial record (610 000 t) et la batellerie, faute de moyens suffisants, avait dû refuser près de 300 000 tonnes, surtout sur le canal du Midi. Depuis quelques mois aussi était levée l'hypothèque qui pesait sur le canal du Midi dans la traversée de Toulouse: les projets visant à modifier son tracé pour aménager l'ancien lit en voie routière rapide venaient d'être abandonnés. Enfin, une étude économique réalisée à la demande du Ministère de l'Equipement aboutissait à des conclusions plus qu'optimistes: dès 1980, les aménagements donnant au canal du Midi les mêmes caractéristiques qu'au canal latéral modernisé (circulation des bateaux de 38,50m de long chargés de 240 tonnes) devaient permettre d'atteindre un trafic de l'ordre de 1,7 million de tonnes, soit 1 million de tonnes supplémentaires par rapport au tonnage prévisible si rien n'était entrepris. Compte tenu du coût des travaux, le taux de rentabilité de l'opération était estimé à 7% par le seul fait des économies réalisées sur le prix des transports.

Tout cela fut insuffisant pour obtenir l'inscription de la modernisation du canal du Midi dans les programmes d'action prioritaires du VII° Plan. Les travaux nécessaires ne pouvaient donc plus être envisagés que dans le cadre des opérations ordinaires financés sur des crédits budgétaires annuels, donc par tronçons successifs correspondant à ces possibilités. En 1977, un accord fut enfin réalisé en ce sens; les trois Régions acceptant de supporter 40% des dépenses et l'Etat prenant en charge le reste, un premier plan triennal était lancé pour un montant de 70 millions de francs. Les chantiers pour la réfection des écluses ouvrirent aussitôt aux deux extrémités de la

voie d'eau, à l'ouest entre Toulouse et Baziège, à l'est sur la section Sète-Béziers et sur l'embranchement de Port-La Nouvelle. A la fin de 1979, ces trois tronçons distincts se trouvèrent ainsi modernisés sans que les bateaux de 38,50m puissent pour autant passer de l'un à l'autre. Mais le lancement d'un second plan triennal qui semblait logique se heurta alors à de sérieuses difficultés dans un contexte d'austérité budgétaire imposée par la crise économique. Tout au plus commença-t-on à programmer, en 1980, le financement des travaux de Fonserannes, entre Sallèles d'Aude et Béziers. Dans ce site célèbre, un escalier de huit sas d'écluses permettait au canal du Midi d'escalader la rive droite de l'Orb. Après rénovation, l'ouvrage doit être maintenu en service pour la navigation de plaisance. Par contre, depuis l'été 1983, les péniches franchissent la dénivellation de 13,50m en une seule fois grâce à une pente d'eau plus simple que celle de Montech, construite sur un canal de dérivation, et dont l'intégration dans le site, bien que très étudiée, ne fait pas l'unanimité.

Les atermoiements pour programmer la dernière étape de la modernisation entre Sallèles d'Aude et Baziège s'expliquent difficilement. L'évolution récente du trafic ou les restrictions budgétaires ne sauraient justifier que l'on s'arrête ainsi, même si l'interruption des travaux est présentée comme une simple pause, la mise au gabarit Freycinet du canal du Midi restant inscrite au Schéma directeur des voies navigables retenu par la Commission Grégoire en 1983 ( ). On a déjà beaucoup trop tardé et bien des efforts entrepris par la batellerie méridionale pour renouveler sa flotte et la porter au gabarit Freycinet ont été compromis, la voie d'eau n'étant pas utilisable par les nouveaux bateaux sur toute sa longueur.

c) *l'effondrement du trafic et la crise de 1977-1978*.

Après avoir connu une progression régulière pendant deux décennies, le trafic des canaux du Midi s'est brutalement effondré. Au maximum de 1973 (610 000 tonnes) a succédé un marasme qui s'est rapidement amplifié, provoquant la diminution de près de 50% des tonnages en moins de cinq ans, un chômage de six semaines lié au travaux sur le canal du Midi en 1978 n'ayant fait qu'aggraver les résultats très médiocres de l'année précédente: 358 000 tonnes en 1977, 297 000 tonnes en 1978. La régression du trafic kilométrique a été plus sensible encore (106 millions de tonnes-kilomètres en 1973, 43 en 1978, 46 en 1979), le parcours moyen de chaque cargaison ayant aussi tendance à diminuer.

Sans commune mesure avec la baisse d'activité qui a affecté au même moment l'ensemble de la navigation intérieure en France, le déclin constaté sur les canaux

du Midi ne s'explique pas uniquement par la récession économique générale. Des causes spécifiques ont, semble-t-il joué un rôle essentiel.

Marchandises	1973	1978	Evolution %
Céréales	361 627	163 056	-54,1
Produits alimentaires	43 681	27 140	-37,9
Hydrocarbures	100 917	86 353	-14,4
Matériaux de construction*	33 449	7 875	-76,4
Engrais	15 671	2 728	-82,5
Produits chimiques	11 835	-	-100
Minerais	2 224	530	-76,2
Machines	3 707	-	-100
TOTAL	573 111	288 242	-49,7
Trafics locaux	37 359	9 967	-73,3
TOTAL GENERAL	610 470	298 209	-52,7

* *non compris les trafics de graviers sur la Garonne entre Castets et Bordeaux.*

Tableau n°44 . L'évolution du trafic sur les canaux du Midi selon la nature des marchandises transportées. (1973-1978)

Source. *ONN*.

Expédiées par bateaux à destination des ports exportateurs de l'Atlantique (67% vers Bordeaux, Bassens ou Blaye) et de la Méditerranée (18% vers Port-la-Nouvelle et 9% vers Sète), ou acheminées vers les silos de Malause près de Moissac (6%), les céréales représentaient près des deux tiers des tonnages transportés en 1973. De très grands espoirs avaient été fondés sur l'essor de ce trafic. L'étude commandée par le ministère un peu avant avait conclu à la possibilité d'une progression minimum de l'ordre de 17% entre 1974 et 1980 si les caractéristiques de la voie d'eau n'étaient pas modifiées et à un triplement si les écluses du canal du Midi étaient allongées d'ici là.

Ces prévisions ont été démenties par les faits. La réduction des exportations et la réorientation des échanges internationaux de céréales ont privé la voie d'eau du quart de son trafic en moins de quatre ans en même temps qu'ils affectaient l'activité des grands ports maritimes qui expédiaient traditionnellement les productions de l'agriculture du Sud-Ouest. Les exportations françaises de céréales qui s'élevaient à 16,8 millions de tonnes

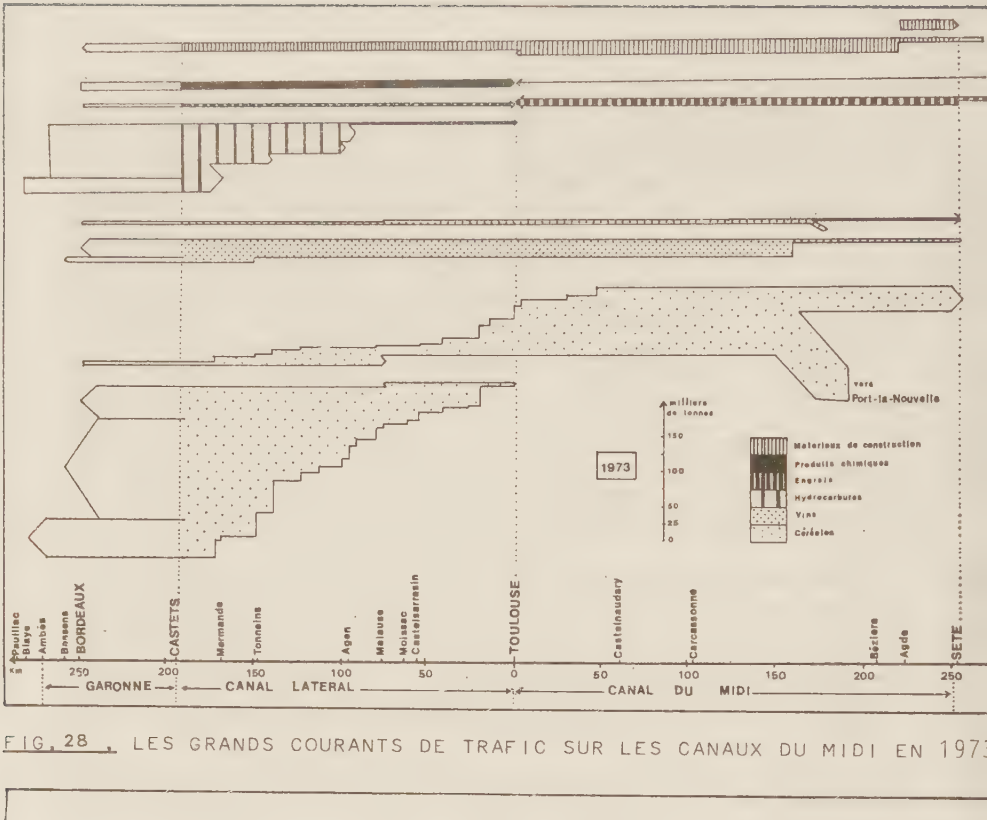


FIG. 28 , LES GRANDS COURANTS DE TRAFIC SUR LES CANAUX DU MIDI EN 197

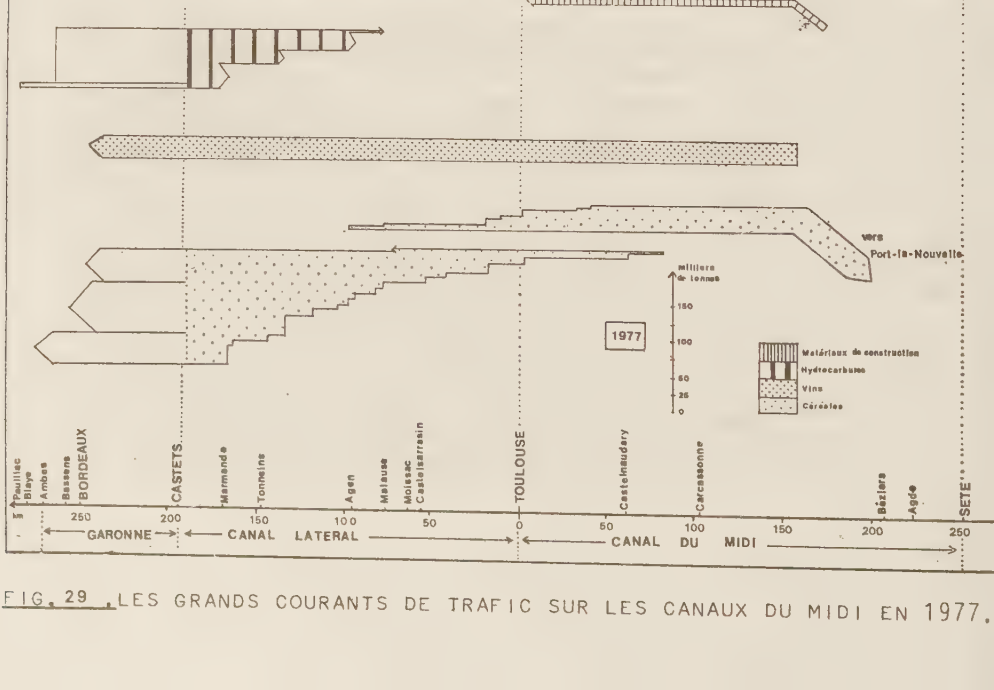


FIG. 29 , LES GRANDS COURANTS DE TRAFIC SUR LES CANAUX DU MIDI EN 1977.

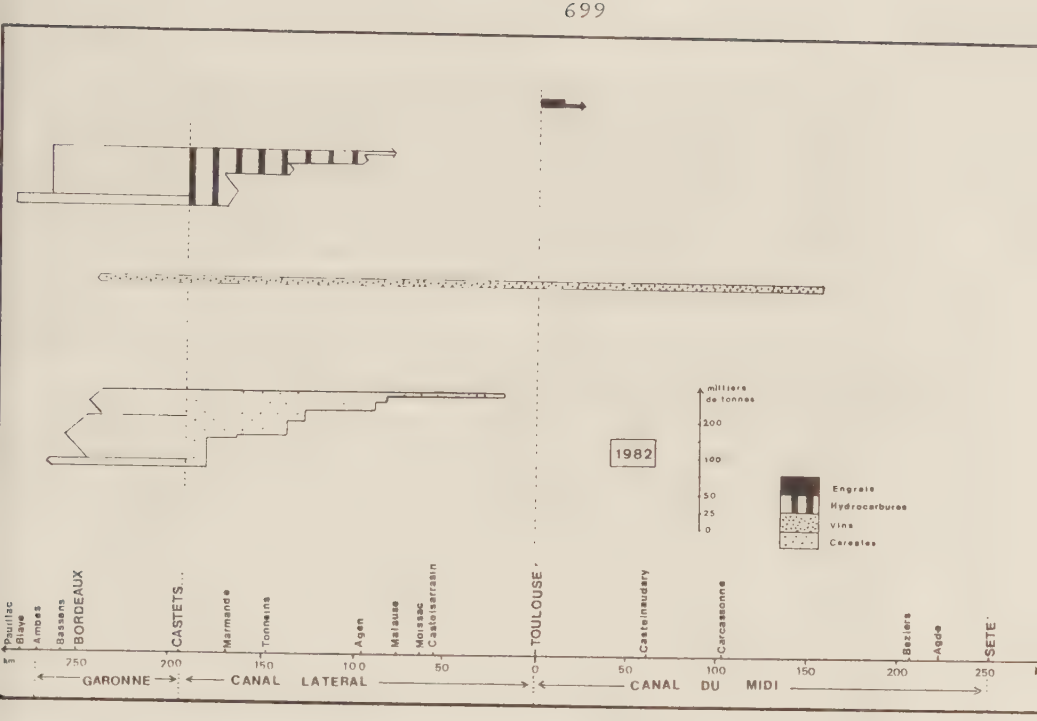


FIG. 30 . LES PRINCIPAUX COURANTS DE TRAFIC SUR LES CANAUX DU MIDI EN 19

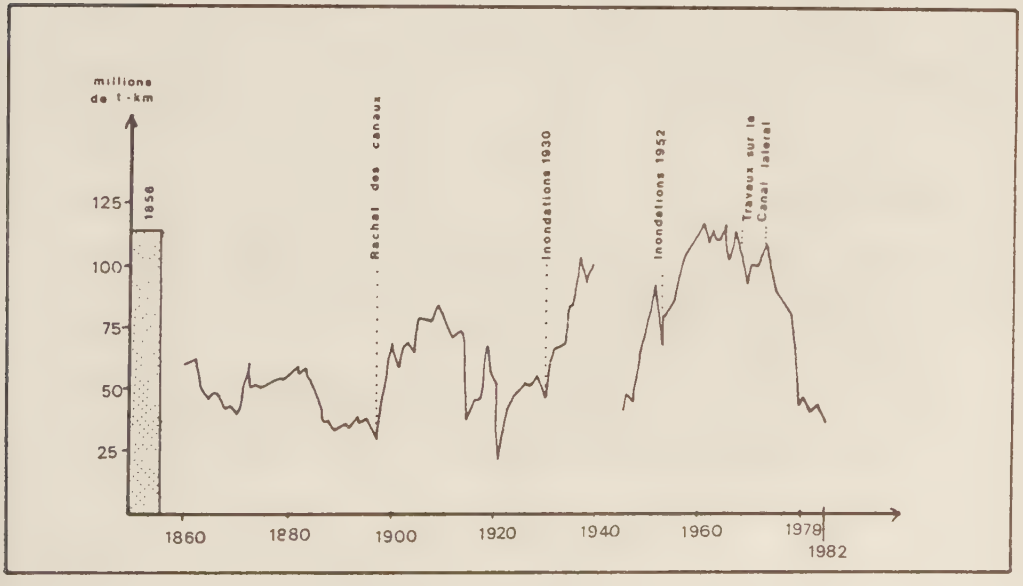


FIG. 31 . L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES CANAUX DU MIDI (1856-1982).

pour la campagne 1973-1974 n'atteignaient plus que 12,7 millions de tonnes l'année suivante et à peine 8,3 en 1976-1977. Pendant le même temps, entre 1973 et 1977, à Bordeaux (-35%), Sète(-83%) et Port-la Nouvelle (-46%), la réductions des expéditions de produits agricoles était nettement supérieure à la moyenne des ports français (-25%).

En dehors des céréales, on constatait une diminution des tonnages transportés sur les canaux pour toutes les autres marchandises. En 1977, dernière année "normale" avant le début des travaux sur le canal du Midi, le transport des vins était presque entièrement dépendant des expéditions de la société Castelvin vers Bordeaux à partir de ses installations de Sallèles d'Aude (92%). Les raffineries pétrolières de Pauillac(8%) et d'Ambès (92%) continuaient de confier des tonnages réguliers d'hydrocarbures à la voie d'eau, mais les livraisons n'allaient qu'exceptionnellement au-delà de Bon Encontre. Quant aux autres marchandises, elles n'apparaissaient plus qu'épisodiquement et de façon très irrégulière dans les statistiques de trafic. Leur part qui atteignait presque 20% en 1962 s'était peu à peu restreinte et ne dépassait pas 7% en 1977. Cette évolution était presque entièrement imputable à la désaffection des usines et entrepôts toulousains vis-à-vis du transport fluvial. Leur ravitaillement en engrais et produits chimiques passait maintenant par la route et la voie ferrée. Cela se traduisait bien sûr par le déclin des ports de Toulouse, enkystés dans le tissu urbain dense et cernés par les chantiers de la nouvelle voirie rapide de l'agglomération (chantiers des Ponts-Jumeaux, passages dénivelés des voies sur berges au pont Guilheméry) alors que les entrepôts modernisés quittaient progressivement les abords du canal et de la gare pour émigrer le long des grands axes routiers et ferroviaires. Depuis la disparition du transport fluvial des hydrocarbures entre Frontignan et Toulouse, chargements et déchargements ne dépassaient guère 80 000 tonnes. En 1977, les expéditions toulousaines constituées exclusivement de céréales (16 000 tonnes) équilibraient les réceptions d'engrais (2150t) de produits chimiques (1000t) et de graviers ou de matériaux de construction (9000t). Ce trafic inférieur à 30 000 tonnes se répartissait pour un tiers sur le canal latéral et deux-tiers sur le canal du Midi.

En dehors de Toulouse, 25 ports fluviaux avaient eu une activité en 1977 entre Castets et la Méditerranée. Ils avaient expédié uniquement des céréales ou des produits alimentaires et 20 d'entre eux n'avaient rien reçu, les déchargements se limitant à des produits pétroliers à Marmande, Damazan, Bon Encontre et Valence d'Agen, ou encore à des céréales à Malause.

La régression générale de l'activité de la batellerie avait-elle affecté également l'ensemble de la voie d'eau? La question méritait d'être posée car, à l'époque, seule était achevée la modernisation du canal latéral.

Les statistiques de l'Office national de la navigation ventilées entre les sections Castets-Buzet et Buzet-Toulouse sur le canal latéral, Toulouse-Sallèles-d'Aude et Sallèles d'Aude-Sète sur le canal du Midi apportent des éléments de réponse. Toutefois, la section Sallèles d'Aude-Sète incluant l'étang de Thau et les trafics de Sète imputables au seul canal de Sète au Rhône est trop hétérogène pour être retenue ici.

Section	Canal latéral		Canal du Midi
Longueur	Castets-Buzet 58 km	Buzet-Toulouse 135 km	Toulouse-sallèles d'A. 169 km
Chargements (tonnes)	135 603	183 271	57 376
-1973	135 603	183 271	57 376
-1977	70 463	107 908	34 401
-Evolution	-48%	-41,1%	-43%
Déchargements			
-1973	61 957	68 511	35 168
-1977	56 093	37 432	11 884
-Evolution	-9,5%	-45%	-66,2%
Total(y compris le transit)			
-1973	427 262	310 198	187 106
-1977	284 834	197 280	111 018
-Evolution	-33,3%	-36,5%	-40,6%
Densité du trafic (tonnage moyen par kilomètre)			
Evolution	-33%	-33%	-43%

Tableau n° 45 . Evolution du trafic sur les différentes sections des canaux du Midi entre 1973 et 1977.

Source. Statistique annuelle de la navigation intérieure. ONN.

Dans l'ensemble les chargements ont diminué de plus de 40% entre 1973 et 1977 et la régression la plus forte a été enregistrée en valeur absolue sur la section Toulouse-Buzet où les expéditions de céréales constituaient l'essentiel du trafic. Pour les déchargements, l'évolution paraît avoir été plus contrastée. Entre Buzet et Castets grâce aux hydrocarbures, ils ont peu diminué. Par contre à la suite de la désaffection des clients toulousains, l'effondrement a été brutal sur le canal du Midi.

L'analyse des tonnages transportés sur chacune des sections conduit aux mêmes conclusions. Bien que très affecté par la baisse du trafic, le canal latéral a beaucoup mieux résisté que le canal du Midi déjà moins fréquenté en 1973. La statistique officielles gomme même l'ampleur de cette distorsion en affectant à la section Toulouse-Sallèles d'Aude des cargaisons en provenance ou à destination du canal latéral qui étaient transbordées à Toulouse où elles n'empruntaient le canal du Midi que sur quelques centaines de mètres entre le port Saint-Sauveur et le port de l'Embouchure. Si l'on élimine cette anomalie "administrative", le tonnage transporté sur le canal du Midi ne dépassait guère 100 000 tonnes en 1977, soit à peine la moitié de la section Toulouse-Buzet sur le canal latéral.

Les conséquences de ce déclin de l'activité sur les canaux ont été dramatiques. Dans l'étroite dépendance des exportations de céréales, la batellerie n'a pas réussi à conquérir de nouveaux clients capables d'assurer très vite la relève. Frappée de plein fouet par la crise au moment où elle s'endettait pour adapter les bateaux au gabarit Freycinet, la profession a ressenti très douloureusement les atermoiements des autorités pour achever la modernisation de la voie d'eau qu'elle considérait, à tort ou à raison, comme indispensable à sa survie.

En 1974, la flotte en service sur les canaux du Midi était composée de 116 unités dont 104 appartenaient à des artisans spécialisés dans le transport public et 12 à des compagnies privées travaillant pour leur propre compte (Total) ou pour compte d'autrui (Citerna). Dix ans auparavant, l'équilibre était beaucoup plus net: les artisans possédaient 81 bateaux mais les sociétés en contrôlaient 84, dont 55 assuraient des transports publics (**689**). Après avoir vendu leurs péniches à leurs anciens salariés, les compagnies de navigation ont presque abandonné la voie d'eau méridionale dont la rentabilité leur paraissait sans doute insuffisante ou trop aléatoire.

Depuis 1946, 80% des artisans confiaient à la Coopérative des Transporteurs fluviaux du Midi (CTFM) le soin de gérer leurs affaires, parfois jusque dans les moindres détails, et d'intervenir en leur nom auprès des pouvoirs publics. En majorité âgés, à la tête d'une flotte dont la moitié des unités avait encore plus de 30 ans en 1974,

ces artisans ont été confrontés à de très graves difficultés. La crise économique aidant, la modernisation du canal latéral et la politique de l'Office national de la navigation ont remis en cause les structures de leur profession. Près d'un bateau sur deux a disparu entre 1974 et 1980. La flotte des transporteurs publics ne comptait plus alors que 61 automotéurs dont 34 d'une longueur de 38,5m. L'attribution des primes dites de déchirage, décidées par l'ONN, sur le plan national, a facilité la retraite anticipée des bateliers les plus âgés sans que la relève soit assurée pour autant. Mais dans le même temps, la modernisation de la flotte, un moment stimulée par les travaux du canal latéral,a été sérieusement freinée par la baisse du trafic et les retards apportés à la modernisation du canal du Midi.

A l'automne 1978, la CTFM déposait son bilan, livrant ses adhérents à leur propre sort après les avoir déchargés de tout souci de gestion pendant plus de trente ans. Sa prudence souvent vantée qui cachait l'absence de véritable politique commerciale n'a pas résisté aux difficultés du moment. Privée de cet encadrement et confrontée à la raréfaction du fret, la batellerie artisanale a été menacée de disparition tant par le départ précipité à la retraite d'un nouveau contingent de patrons de péniches que par les difficultés financières de ceux qui avaient joué la carte de la modernisation. Les premiers,souvent avec des bateaux de 30m, étaient pris entre la concurrence des unités de plus grande capacité sur le canal latéral et la réduction de l'activité ljée aux travaux sur le canal du Midi. Les autres, prisonniers du canal latéral, souvent endettés pour financer l'achat ou l'allongement de leurs bateaux, ne pouvaient espérer faire face à leurs engagements financiers et vivre décemment de leur travail que si l'activité retrouvait très vite un niveau correct.

d) L'avenir des canaux: monuments historiques ou réserve écologique et culturelle pour le tourisme?

La reprise du trafic qui aurait pu sauver in extremis la batellerie des canaux du Midi n'a pas été au rendez-vous. Les résultats des années 1979-1983 traduisent au contraire une aggravation de la crise qui a achevé de ruiner le transport des marchandises sur le canal du Midi et l'a gravement affecté sur le canal latéral.

Sur le canal du Midi, la batellerie n'a absolument pas profité de la reprise vigoureuse des expéditions de céréales vers les ports de la côte méditerranéenne. Ce sont les transporteurs routiers et, surtout, la SNCF qui ont accaparé ce trafic. Sur la voie d'eau au contraire, le transport des céréales vers Sète et Port-la-Nouvelle a complètement cessé en 1980, alors qu'il portait encore sur 7 595 tonnes l'année précédente. Depuis, entre Sallèles d'Aude et Toulouse, n'ont circulé que de faibles quantités de vins (24 000t en 1980, 12700 en 1981 et 1982)

chargées par la société Castelvin et destinées à Bordeaux. En sens inverse, le trafic se limite aujourd'hui au transport d'engrais (11 600t en 1980, 16 700t en 1981, 10710t en 1982): il s'agit en fait de produits obtenus après traitement des eaux usées de Toulouse dans l'usine de Ginestous, située au nord de la ville en bordure du canal latéral, et que deux péniches appartenant au service assainissement de la municipalité (Fleurette et Bitumen) livrent à différentes exploitations agricoles riveraines du canal du Midi entre Toulouse et Montgiscard, soit sur une vingtaine de kilomètres seulement.

Par rapport à 1977, le trafic kilométrique de la section Toulouse-Sallèles d'Aude du canal du Midi n'a donc cessé de décliner passant de 15,5 millions de t-km à 2,1 millions à peine en 1982.

Sur le canal latéral, même très inquiétante, la situation est tout de même moins catastrophique. Deux flux de sens contraires s'y sont relativement bien maintenus, l'un assez régulièrement, celui des produits pétroliers acheminés des raffineries girondines vers les dépôts de Moyenne-Garonne, jusqu'à Valence d'Agen, l'autre, celui des céréales destinées à Bassens, Blaye et Bordeaux, avec de fortes variations d'une année sur l'autre. Le piètre résultat de 1982 n'a rien de surprenant; il correspond à une chute générale des expéditions de grains vers l'étranger qui a également affecté le trafic ferroviaire.

Produits (en t)	1979	1980	1981	1982
Céréales	194 982	124 020	177 221	108 521
Produits alimentaires	23 822	24 302	19 075	13 650
-dont vins	21 910	24 147	12 860	13 180
Engrais	4 443	11 630	16 680	14 270
Hydrocarbures	82 277	93 789	80 433	77 215
Divers	7 995	-	133	-
Transit	410			
TOTAL	314 929	253 741	293 542	210 096

Tableau n°46 . L'évolution du trafic sur les canaux du Midi, selon la nature des marchandises transportées. (1979-1982).

Source. Renseignements tirés des documents de l'ONN, direction régionale de Toulouse.

Malgré une très légère reprise en 1983, tout cela n'a pas permis à la batellerie de surmonter la crise . Au début de l'année 1984, si 33 automoteurs au gabarit Freycinet (38,50m) sur les 34 recensés en 1979 étaient toujours en service, il ne restait plus que 9 péniches

de 30m, dont 5 affectées au transport des vins, susceptibles de circuler sur le canal du Midi entre Baziège et Sallèles d'Aude, soit sur les 154 kilomètres où n'ont pas été entrepris les travaux de modernisation des écluses. En quatre ans, ce sont donc 28 des unités de ce type qui ont disparu, revendues parfois à des particuliers à la recherche d'une résidence flottante.

C'est donc une profession sinistrée qui doit affronter la crise économique et la concurrence du rail et de la route rendue encore plus âpre du fait de la conjoncture. Une profession qui exprime sa nostalgie et sa rancoeur dans une feuille périodique, La Navette, organe de liaison des bateliers des canaux du Sud-Ouest., accusant tour à tour de ses malheurs l'administration et la SNCF. L'administration qui la prive d'une voie d'eau correctement aménagée en différant sans cesse la mise au gabarit Freycinet des écluses du tronçon central du canal du Midi. Et chaque trimestre La Navette rappelle cette phrase attribuée à Riquet:

"Il faut finir l'ouvrage ou mourir à la peine".

La SNCF, accusée comme hier la Compagnie des chemins de fer du Midi de pratiques déloyales, lorsqu'elle propose des tarifs de dumping, ce qui ne lui fait courir aucun risque puisque, aux yeux des bateliers, c'est en fin de compte le contribuable qui en supporte la charge.

> *"...nous sommes en réalité depuis 1945 devant un pouvoir qui démolit, casse, brise tout ce qui "gène" la SNCF. Il la fait entretenir comme Louis XIV La Maintenon...Changée en Pompadour des têmps modernes, avec ses privilèges de Maîtresse entretenue."*
>
> G.Larrose. La Navette n°153. 1983.

> *"...si la batellerie travaille, il faut qu'elle soit compétitive en parcours kilométriques...pour lutter contre les tarifs spéciaux pratiqués le long des voies d'eau par la SNCF, "Pompadour" des contribuables français. Avec ses 38 milliards prélevés sur le budget de 1983, elle peut briller de tout son éclat, face au batelier qui s'entête dans la pratique d'un métier chaque jour plus difficile."*
>
> Radio Canal. La Navette n°154. 1983.

> *" Au mois de juin 1983, l'ONIC a débloqué un lot de blé d'intervention de 50 000 tonnes en provenance du Gers et des départements limitrophes à destination de Bordeaux. Sur ces 50 000t, 4600t se trouvaient chez des clients proches du canal. Le courtier du fret fluvial entame ses démarches et obtient que ce tonnage de 4 600t soit acheminé par*

voie d'eau, à raison de 45F la tonne, soit 1 F. de moins que le tarif précédemment ristourné de la SNCF (tarif officiel: 86 F. le tonne).

...L'ONIC accepte pour ce faible écart de confier ces 4 600 tonnes à la voie d'eau. ...2350 tonnes sont affrêtées sur le champ.

Le soir même arrive un ordre d'annulation du solde, la SNCF qui avait déjà consenti un rabais de 45% sur son tarif officiel,dans l'espoir d'enlever à la voie d'eau ces 4600t, venait de faire un rabais supplémentaire de 2 F. par tonne, ayant appris l'affrêtement des premières péniches. Moyennant quoi l'ONIC lui confiait le solde, soit 2 250 tonnes... Manifestement le but est de pousser la bateliers à la faillite et à l'abandon."

Grincheux. La Navette. nº155. 1984.

La modernisation du canal du Midi aurait-elle suffi à sauver une partie de la batellerie du Sud-Ouest? Les sommes à engager pour la section Baziège-Sallèles d'Aude n'ont rien d'exorbitant; la Commission Grégoire (**556**) les a évaluées à 350 millions de francs 1983. Mais un tel engagement financier aura-t-il des effets appréciables sur l'économie et la vie des régions concernées?N'est-il pas, au contraire, démesuré s'il s'agit seulement d'assurer la survie d'une quarantaine d'artisans bateliers à un moment où la crise économique conduit à des choix difficiles?

Même si elle n'est jamais formulée publiquement, la réponse à cette question se devine aisément, car en matière de rentabilité économique des investissements, malgré les prévisions optimistes de l'étude réalisée en 1975, (**701**), force est de constater qu'il faut se montrer très circonspect. Le Conseil régional de Midi-Pyrénées avait d'ailleurs demandé une nouvelle analyse du problème en 1979,en confiant la charge à la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (**700**). Le rapport qui fut établi à cette occasion inventoriait avec prudence la nature des trafics potentiels de la voie d'eau entièrement portée au gabarit Freycinet; maisil n'avançait aucune estimation chiffrée. Si la modernisation de l'infrastructure était jugée *"nécessaire au développement du trafic fluvial"*, on précisait bien qu'elle n'en *"était pas pour autant suffisante"*. L'enquête auprès des entreprises avait montré que *"le transport fluvial était dans nos régions inconnu, pour ne pas dire ignoré"*.Et il apparaissait donc *"tout aussi indispensable de mettre sur pied une organisation du système de transport d'une efficacité comparable à celle des autres modes"*.

Vouloir aujourd'hui disputer une clientèle à la route et au rail, c'est se heurter non seulement à des concurrents beaucoup mieux organisés et mieux armés pour soutenir une compétition tarifaire avec la batellerie, mais

c'est surtout supporter le handicap peut-être insurmontable d'uneorganisation de l'espace régional dont la voie d'eau n'a jamais été un élément déterminant depuis la construction des premiers chemins de fer. La localisation des entreprises industrielles et commerciales s'est presque toujours effectuée en fonction des infrastructures routières et ferroviaires, dans une indifférence presque totale vis-à-vis des canaux, dont l'existence même était souvent considérée comme une entrave à la réalisation d'autres projets. Ne gênent-ils pas la circulation dans les villes, à tel point qu'on envisagea sérieusement sinon de les combler, tout au moins de les détourner à la périphérie de l'agglomération toulousaine? Leur franchissement a constamment posé d'épineux problèmes techniques et financiers, hier au moment de la construction des voies ferrées, aujourd'hui lorsqu'il s'est agi de prévoir le tracé de l'autoroute des Deux-Mers et de sesbretelles d'accès.

Aux deux conditions avancées par l'étude de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie de Toulouse, achèvement de la modernisation et réorganisation de la profession, le géographe se doit donc d'en ajouter une autre: la renaissance du trafic fluvial suppose la multiplication, en de nombreux points, d'interconnexions entre les canaux d'une part, les chemins de fer et la route d'autre part. Quand les trois infrastructures sont parallèles et rapprochées, à la sortie nord de Toulouse par exemple, de sérieuses possibilités existent. Après s'être longtemps préoccupé de franchir la voie d'eau, il faudrait en faciliter l'accès afin qu'elle ne traverse pas la région de plus en plus en étrangère. C'est sans doute beaucoup trop demander dans un pays où, malgré les tentatives du législateur depuis 1934, la concurrence entre les différents modes de transport l'a toujours largement emporté sur la coordination. Même si, avec plus d'un siècle de retard, la liaison Atlantique-Méditerranée est portée au gabarit Freycinet, il faut craindre que la navigation commerciale ne reste cantonnée dans un rôle bien marginal, si elle parvient à survivre.

Le développement de la circulation routière, les mutations profondes de l'économie du Sud-Ouest depuis trente ans n'ont guère altéré l'attachement des populations ou de leurs représentants aux canaux du Midi. Un attachement aux motivations complexes, voire ambiguës, dont seules les manifestationsoutrancières ont à peu près disparu. S'y mêlent tout à la fois la nostalgie confuse d'un âge d'or que l'on situe mal dans le temps, le sentiment de protéger un des témoignages du génie local dont l'originalité, dans le moindre détail, ne saurait se comparer à l'uniformité ou à l'anonymat d'une route ou d'une voie ferrée. Et si les arguments économiques raisonnables ne mobilisent plus automatiquement les énergies méridionales pour la promotion de la voie d'eau, d'autres thèmes ont pris le relais.

Hier, il fallait défendre cet élément du patrimoine régional contre les agressionsvenues d'ailleurs et perpétrées par la Compagnie des Chemins de fer du Midi. Aujourd'hui, ce sont le calme et le charme des berges plantées d'arbres séculaires qui trouvent d'ardents défenseurs. A Toulouse, les associations "écologistes" ont réussi à éviter les dommages qu'aurait provoqué le prolongement de certaines voies sur berge. Au sud de l'agglomération, le chemin de halage a été aménagé en piste cyclable sur une vingtaine de kilomètres et l'opération a remporté un vif succès auprès de citadins. Quant à la navigation de plaisance, elle connaît un essor spectaculaire; en 1982, on a enregistré près de 1200 passages sur le canal latéral à hauteur de Moissac, 3150 sur le canal du Midi à Castelnaudary, le record étant établi plus à l'est avec 6 800 passages de plaisanciers à Portiragnes! Au rythme de croissance actuel, de graves problèmes n'ont pas manqué de surgir, en particulier celui de l'approvisionnement en eau. La multiplication des éclusées, surtout en période de vacances estivales, accroît considérablement la consommation et limite les possibilités d'extension de l'irrigation à partir des réservoirs de la Montagne noire.

Le développement de la navigation de loisir échappe presque entièrement aux intérêts régionaux et plusieurs compagnies anglaises en ont été les principales bénéficiaires, en proposant de 200 à 250 bateaux en location dans des bases échelonnées lelong de la voie d'eau. Au sud de Toulouse, à Ramonville-Saint-Agne,une grande opération immobilière s'est réalisée autour d'un port de plaisance ouvert sur le Canal du Midi. Plusieurs péniches de 30m, libérées par le départ en retraite de leurs anciens propriétaires ont été transformées: certaines sont amarrées à demeure et abritent restaurants ou boîtes de nuit, d'autres sont mises en location pour des croisières ou des excursions de quelques heures.

Ainsi le contraste devient-il de plus en plus grand entre l'agonie de la batellerie commerciale et la vitalité des activités de plaisance. Les canaux du Midi, intimement liés à l'histoire régionale,seront-ils prochainement classés avec les villages et les cantons du Sud-Ouest voués à l'abandon puis aux appétits de touristes venus d'ailleurs? L'attitude des intérêts financiers ne laisse aucun doute à ce propos; à l'effacement des sociétés de navigation dans letransport des marchandises n'a pas tardé à succéder la mainmise de capitaux étrangers sur les activités touristiques dont la rentabilité semble mieux assurée.

Aujourd'hui, il est sans doute trop tôt ou trop tard. Trop tôt pour oser admettre un tel constat; trop tard pour remettre en cause l'achèvement des travaux de modernisation. Ce serait reconnaître que des millions ont été investis en pure perte et, surtout accepter l'idée que toute opération d'aménagement du territoire est vouée à l'échec si, même sans les contrarier, elle ne s'inscrit

pas dans la stratégie des forces qui dominent notre système économique. Et des voix commencent à s'élever pour condamner, au nom de la défense du patrimoine culturel, la modernisation des dernières écluses. Une attitude qui ne manquera pas de ravir ceux qui profitent de l'essor de la plaisance et qui décourage un peu plus la batellerie:

> *"On peut se demander si la modernisation du canal par une mise au gabarit Freycinet, lui-même dépassé, n'intervient pas trop tard pour y ranimer la batellerie commerciale et si, en détruisant la valeur historique et esthétique de cet ouvrage d'art unique au monde, elle ne risque pas de faire disparaître la navigation touristique, qui est aujourd'hui la justification la plus solide de son maintien."*
>
> F.Baudoin.Conservateur du musée de la batellerie de Conflans-Ste Honorine.
> "Le Monde" 2 novembre 1983.

Astucieusement intégrée dans un article du journal "Le Monde", publié sous le titre *"On casse un chef-d'oeuvre"*, cette déclaration ne pouvait manquer d'attirer la colère des bateliers, d'autant que la journaliste renchérissait:

> *"A force de traîner son passé glorieux dans le siècle de la vitesse, le canal du Midi est devenu ce qu'il est, brillamment: un monument historique."*
>
> M.Champenois.

La réplique vint, de La Navette, bien sûr, sous le titre *"Inconscience ou volonté délibérée de nuire?..."*

> *"Cette prose serait à considérer avec le dédain qu'elle mérite si elle ne prenait des allures diffamatoires envers le transport fluvial et par la même envers la batellerie...*
> *Tout ceci démontre qu'il y a des "taupes" qui travaillent dans diverses galeries, mais avec un but commun: faire disparaître de nos régions le transport fluvial en s'abritant derrière des slogans écologistes ou autres pompeuses définitions qui abusent surtout les naïfs".*
>
> La Navette. n°154. 4° trimestre 1983.

Les canaux du Midi, outil économique ou monument du patrimoine régional? La question posée en 1979 (**698**) reste plus que jamais d'actualité.

5. La politique de la SNCF dans la région.

Les marchandises reçues ou expédiées par les quelques 160 gares ouvertes au trafic dans la région Midi-Pyrénées ont représenté un total de 8,7 millions de tonnes en 1982.

Essentiellement composé de charbons acheminés entre Albi et Carmaux, le trafic interne à la région portait à peine sur 530 000 tonnes qui, comptabilisées à la fois aux départs et aux arrivées laissaient donc près de 7,7 million de tonnes pour les échanges avec d'autres régions françaises ou avec l'étranger.

Le trafic international portait en 1982 sur 1,4 millions de tonnes mais ce chiffre ne saurait être interprété sans précaution. En effet, à la différence des autres modes de transport, dans ses statistiques, la SNCF comptabilise comme on l'a déjà noté, non seulement les tonnages qui franchissent les frontières en empruntant la voie ferrée, mais aussi les trafics de marchandises en provenance ou à destination de l'étranger, acheminés par le rail uniquement en territoire français et qui ont une extrémité dans un port.

a) l'évolution du trafic.

Depuis le début des années 1950, au départ comme à l'arrivée dans les gares de Midi-Pyrénées, le trafic ferroviaire de marchandises a progressé régulièrement, passant de 5,5 millions de tonnes en 1954 à 8,4 millions de tonnes en 1963, pour atteindre un maximum en 1974 avec 10,5 millions de tonnes.

Les trafics internes à la région n'ont pour leur part jamais représenté plus de 15% des marchandises traitées et en 1974, ils étaient pour les 2/3 imputables aux charbons de Carmaux, dont 80% ne franchissaient pas les limites du département du Tarn.

La croissance contemporaine est donc entièrement imputable au trafic interrégional et au trafic international. Entre 1954 et 1974, le rapport entre tonnages à l'arrivée et tonnages au départ s'est complètement inversé, l'équilibre s'étant trouvé réalisé en 1969.

Minoritaires en 1954 (45%), les tonnages reçus étaient prépondérants en 1974 (55%), l'évolution s'expliquant par des arrivages de plus en plus massifs de produits pétroliers. Très faibles en 1954 — moins de 100 000t —, ces derniers ont été multipliés par 8 entre 1963 et 1974, atteignant alors 1,7 million de t. Sans cela, le total des marchandises reçues n'aurait progressé que de 17% pendant la même période, et pour moitié environ du fait des réceptions d'engrais.

Devenues plus faibles que les réceptions, les expéditions à partir des gares de Midi-Pyrénées n'en ont pas moins fortement augmenté également, passant de 3 à 4,7 millions de tonnes entre 1954 et 1974. Elles se sont toutefois stabilisées très tôt, dès le début des années 1960 (4,4Mt en 1963) à cause de la lente régression des envois de charbon (-12% entre 1963 et 1974) et d'engrais

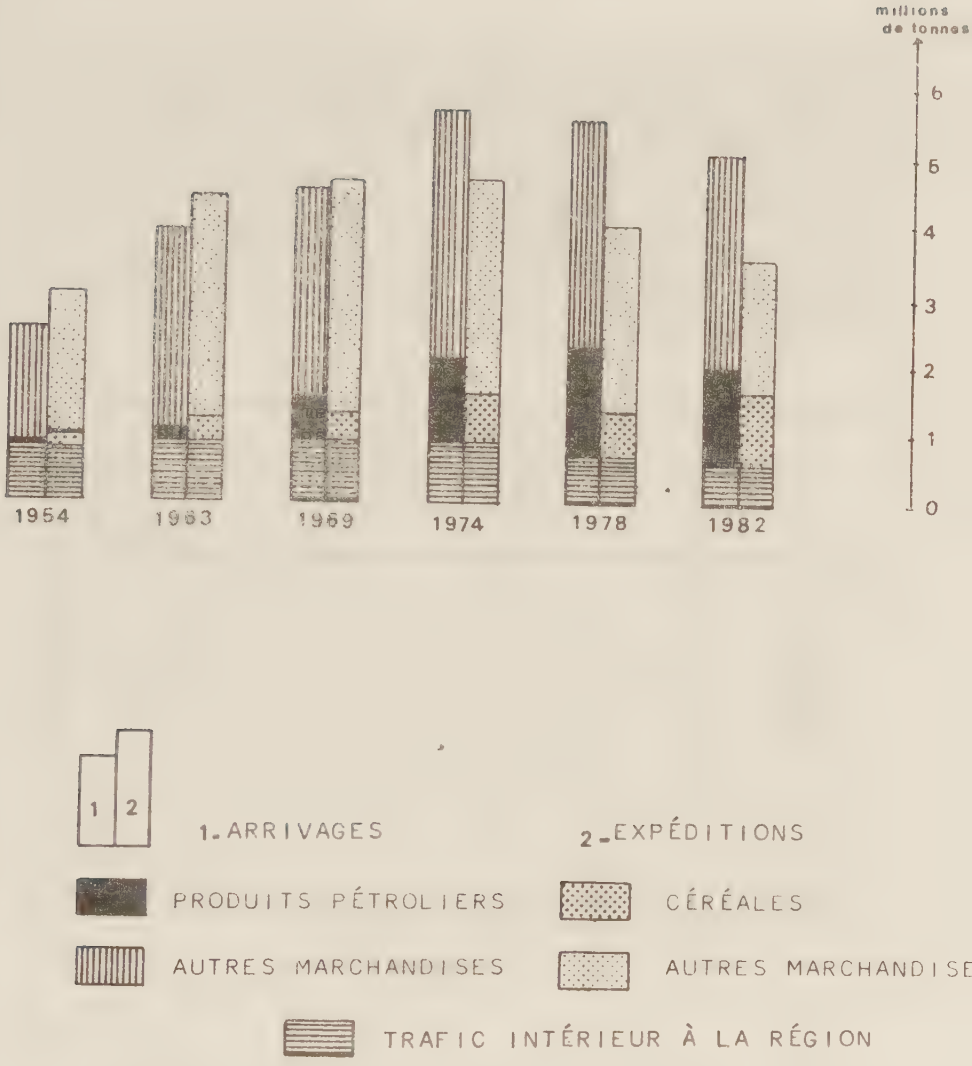


FIG. 32. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES DE LA SNCF DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1954 - 1982).

(arrivages et expéditions dans les gares de la région)

Source. SNCF.

(-29%) qui, ensemble, formaient 45% des tonnages au départ en 1963. La diminution des expéditions d'engrais est le résultat d'une plus forte consommation dans la région, comme en témoigne la progression des tonnages reçus, mais elle traduit aussi les difficultés rencontrées par les usines de Midi-Pyrénées, spécialisées dans ce type de productions. La progression des expéditions d'autres marchandises a toutefois permis de compenser ces pertes et l'on note en particulier des envois plus massifs de produits agricoles et alimentaires, de céréales surtout qui, en 1974, portaient sur 775 000 tonnes, soit près de 16% des tonnages au départ.

	Tonnages de marchandises (milliers de tonnes)			
	Arrivées	Départs	Total	dont trafic interne à la région*
1954	2 470	3 041	5 511	833
1963	3 979	4 465	8 444	839
1969	4 574	4 648	9 222	918
1974	5 746	4 721	10 467	961
1980	5 769	4 081	9 850	558
1982	5 054	3 697	8 751	528

* *le trafic interne à la région est comptabilisé deux fois, aux arrivées et aux départs.*

Tableau n°47 . L'évolution du trafic ferroviaire dans la région Midi-Pyrénées (1954-1982).

Source. SNCF

Depuis 1974, les effets de la crise économique ont affecté le trafic ferroviaire dans la région. Après un net recul en 1975, il s'est stabilisé autour de 9,5 million de tonnes jusqu'en 1981 avant d'enregistrer une forte baisse en 1982, avec seulement 8,7 Mt. Arrivages et expéditions ont été touchées dans des proportions comparables. La diminution des expéditions de charbons (-47% entre 1974 et 1982) s'est accélérée; elle a eu pour effet de limiter à un demi- million de tonnes le trafic interne de la région et, dans la mesure où ces expéditions étaient surtout destinées à d'autres gares de Midi-Pyrénées, le résultat global des arrivages en a été également affecté.

Ce dernier a subi dans le même temps les conséquences d'une croissance ralentie puis d'un net recul de la consommation de produits pétroliers car, depuis 1978, certains gros clients du rail ont réduit leurs activités alors que d'autres, comme les cimenteries, abandonnaient le fuel pour l'alimentation en énergie de leurs installations. En 1982, les produits pétroliers représentaient malgré cela encore 28% des tonnages de marchandises reçues en Midi-Pyrénées, la houille (14%), les engrais (11%), les produits chimiques (8%) et les minerais (7%), bien qu'en diminution, conservant une place importante dans le trafic ferroviaire.

Aux expéditions par contre, grâce à une politique commerciale plus offensive, la SNCF a tenté de faire face à la perte ou à l'amenuisement de certains trafics traditionnels, car outre les houillères déjà citées, les usines d'engrais de la Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées, touchées par la crise et les restructurations industrielles, ont encore réduit leurs envois et ne confient plus au rail que les 2/3 à peine des tonnages de 1974. L'effort a porté sur la recherche de trafics nouveaux auprès des expéditeurs de produits agricoles et les résultats obtenus sont appréciables. En quatre ans, de 1978 à 1981, profitant de la reprise des exportations de céréales, dont l'effondrement entre 1974 et 1977 avait ruiné l'activité sur les canaux, la SNCF s'est imposée sur le marché: les expéditions par voie ferrée de céréales, oléagineux et dérivés ont doublé en Midi-Pyrénées, passant de 600 000 à 1 250 000 tonnes, et leur part dans le trafic total au départ des gares de la région qui n'était que de 14% atteint aujourd'hui 30%. L'année 1982 s'est toutefois révélée plus médiocre et quelques 200 000 tonnes de céréales ont manqué à l'appel, mais il est vrai que la campagne agricole, pour le maïs en particulier, — plus de 40% des envois de grains confiés au rail — a été beaucoup moins brillante dans la région qu'en 1981 (-22%). Les résultats de 1983 font apparaître un assez net redressement: au départ de la région de Toulouse, le nombre de trains complets emportant céréales et oléagineux a été en nette augmentation (en moyenne deux trains par jour). Ce sont les envois de graines oléagineuses qui ont connu la progression la plus spectaculaire, les premiers résultats connus pour 1983 indiquant au moins un quadruplement en quatre ans.

Après avoir longtemps bénéficié d'une clientèle de gros établissements industriels, générateurs de transports massifs, la SNCF espère semble-t-il trouver dans une agriculture régionale rénovée et de plus en plus ouverte vers l'extérieur, des trafics suffisants pour maintenir, voire accroître son activité en Midi-Pyrénées. Dans une conjoncture économique très difficile pour tous les transporteurs, elle possède d'incontestables atouts, une organisation puissante dont l'efficacité a été récemment accrue par une assez large autonomie commerciale au niveau régional. La variété et la qualité des services proposés ne laissent souvent que de faibles chances à

des concurrents moins bien armés pour faire face à la crise, qu'il s'agisse des artisans bateliers, qui espéraient tant de la reprise des expéditions de céréales, ou des transporteurs routiers eux-aussi à la recherche de nouveaux trafics.

b) la répartition géographique des trafics.

L'évolution contemporaine de la composition du trafic ferroviaire a influencé sa répartition géographique tant à l'intérieur de la région Midi-Pyrénées qu'entre les autres régions françaises avec lesquelles s'effectuent les échanges.

Pour les arrivages comme pour les expéditions, le Midi français joue un rôle essentiel dans le trafic interrégional en provenance ou à destination de Midi-Pyrénées. Les départements situés au sud d'une ligne La Rochelle-Nice fournissent à la région près de 60% des marchandises qu'elle reçoit de l'extérieur et 45% de celles qui sont expédiées par les gares de Midi-Pyrénées leur sont destinés.

Aux entrées, quatre flux dominent largement, en provenance de l'Hérault, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde et des Pyrénées Atlantiques, dans la mesure où les usines installées dans ces départements alimentent en totalité les dépôts de combustibles liquides et gazeux de Midi-Pyrénées. L'Hérault arrive en tête avec l'usine de Frontignan qui fournit 52% des tonnages d'hydrocarbures acheminés par le rail vers Midi-Pyrénées, il est suivi des Bouches-du Rhône (32%) et des Pyrénées Atlantiques (10%), alors que les expéditions de la Gironde n'interviennent que pour une part très modeste (6%), révélatrice de la stratégie géographique des compagnies pétrolières oeuvrant en France.

Par Sète, Marseille et Bordeaux arrivent également des produits venant de l'étranger et destinés à Midi-Pyrénées mais, dans ce cas la répartition des tonnages indique au contraire une nette prépondérance de Bordeaux, Sète ne venant qu'en troisième position. Par ces trois ports, auxquels il convient d'ajouter La Rochelle (Fig. 33), arrivent en Midi-Pyrénées, 57% des marchandises importées et acheminées en territoire français par la voie ferrée jusqu'à l'une des gares de la région. Le reste du trafic international — au sens SNCF — , soit 43% se répartit entre les grands passages frontaliers du Nord, du Nord-Est et des Alpes.

Si l'on exclut produits pétroliers et produits importés, les autres marchandises reçues en Midi-Pyrénées viennent un peu de tous les autres départements du pays, mais s'opposent assez nettement les départements d'un grand Sud-Ouest qui inclurait les Bouches-du-Rhône et ceux de la France septentrionale, au nord d'une ligne Le Havre-Bâle. Entre ces deux ensembles, seuls quelques départements de Rhône-Alpes s'individualisent un peu par leurs envois à destination de Midi-Pyrénées.

A l'intérieur du pays les flux sont toutefois assez diversifiés si on les analyse par grandes catégories de marchandises. Parmi les flux entrants les plus importants, on peut noter les produits chimiques venant du Gard ou des Bouches-du-Rhône et destinés aux usines d'aluminium de l'Ariège et des Hautes-Pyrénées, des engrais expédiés des Pyrénées-Atlantiques, des produits sidérurgiques acheminés depuis le Nord et l'Est, la région parisienne livrant quant à elle des véhicules ou des produits manufacturés qui font l'objet de groupages.

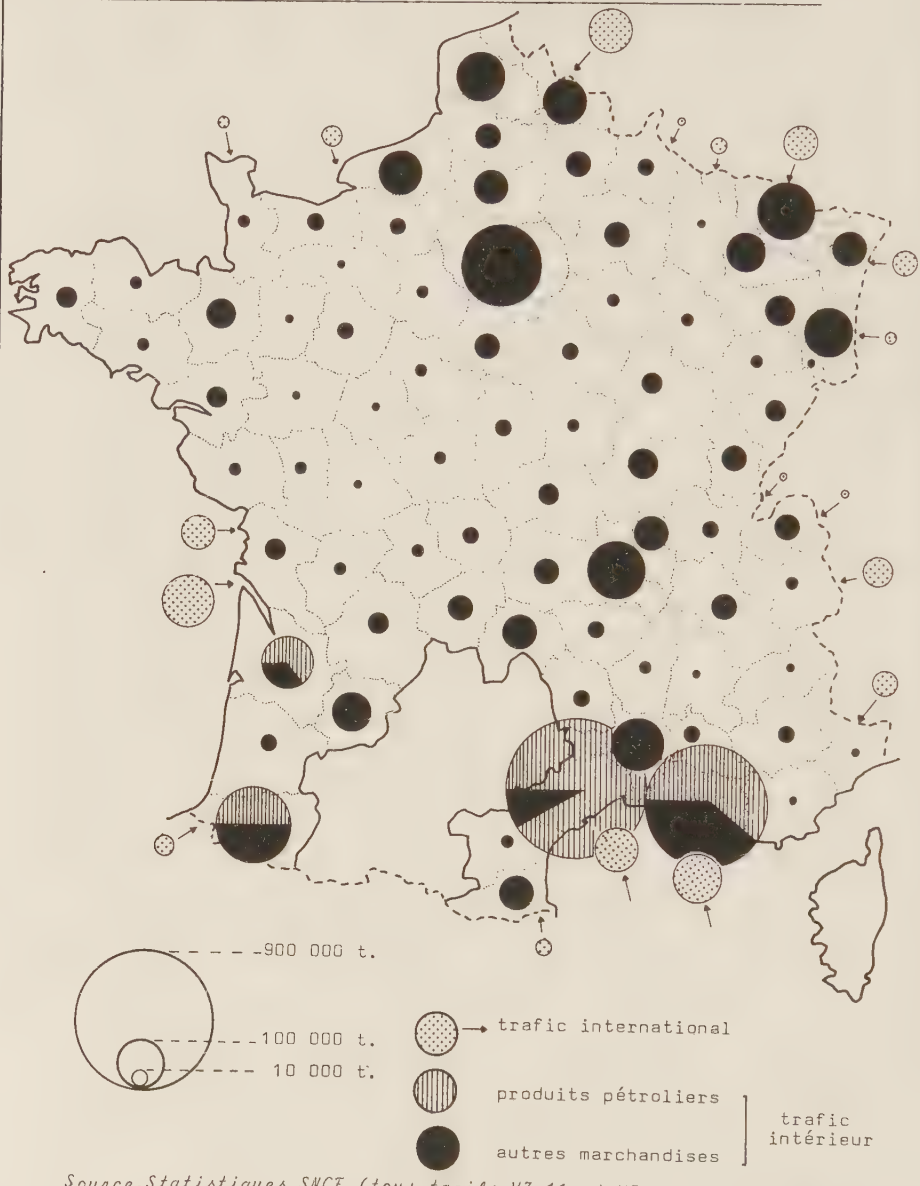
Les marchandises chargées dans les gares de Midi-Pyrénées vont à peu près vers les mêmes régions. Le grand Sud-Ouest l'emporte largement: Aquitaine et Languedoc-Roussillon reçoivent le tiers environ des expéditions régionales. Mais l'équilibre entre ces deux régions voisines est bien meilleur que pour le trafic à l'arrivée au sein duquel la part des produits pétroliers donnait une nette supériorité au midi languedocien et provençal. Cet équilibre recouvre toutefois d'intéressantes disparités: une grande partie des marchandises expédiées vers le Languedoc-Roussillon et les Bouches-du-Rhône est en fait destinée à l'exportation par les ports de Sète, Port-la-Nouvelle et Marseille: il s'agit pour l'essentiel de céréales et d'oléagineux. Au contraire, le trafic international transitant par Bordeaux est très réduit et la quasi-totalité des marchandises expédiées par voie ferrée de Midi-Pyrénées vers l'Aquitaine est destinée à une clientèle locale qui reçoit essentiellement des produits agricoles et des engrais.

La croissance récente des expéditions de céréales et d'oléagineux est due essentiellement au développement des exportations par les ports de la côte méditerranéenne, ce qui tend à renforcer les courants de trafic dans cette direction. En 1983, sur 600 trains complets de céréales expédiés à partir des gares de Midi-Pyrénées, près de 500 étaient destinés à l'exportation, dont plus de la moitié vers l'Afrique du Nord et le Proche-Orient, via les ports de la côte méditerranéenne. Pour l'exportation ou pour ses usines ou entrepôts, Bordeaux n'en recevait que 80 environ. Un autre grand courant d'expédition des grains vers l'étranger se dessine vers la RFA et le Bénélux, mais il ne fait que transiter par Bordeaux, le transport s'effectuant en totalité par le rail via Tours. Il en va de même pour les envois vers le Nord et le Nord-Est, en particulier pour ceux qui sont destinés aux amidonneries de Lestrem près de Lille et de Wissembourg en Alsace. Toujours pour le trafic des céréales, deux flux plus réduits apparaissent dans les statistiques, l'un vers la Bretagne, en nette régression, l'autre vers l'Italie (50 trains/an)

Les expéditions massives de grains expliquent en partie la place du Nord-Pas de Calais dans le trafic interrégional ayant pour origine Midi-Pyrénées (15% des tonnages expédiés hors de la région) deux autres régions non limitrophes se distinguent un peu également, l'Ile

TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

ORIGINE DES MARCHANDISES DESTINÉES AUX GARES DE MIDI-PYRÉNÉES



Source. Statistiques SNCF (tous tarifs V7-11 et V7-12, 1978)

FIG. 33

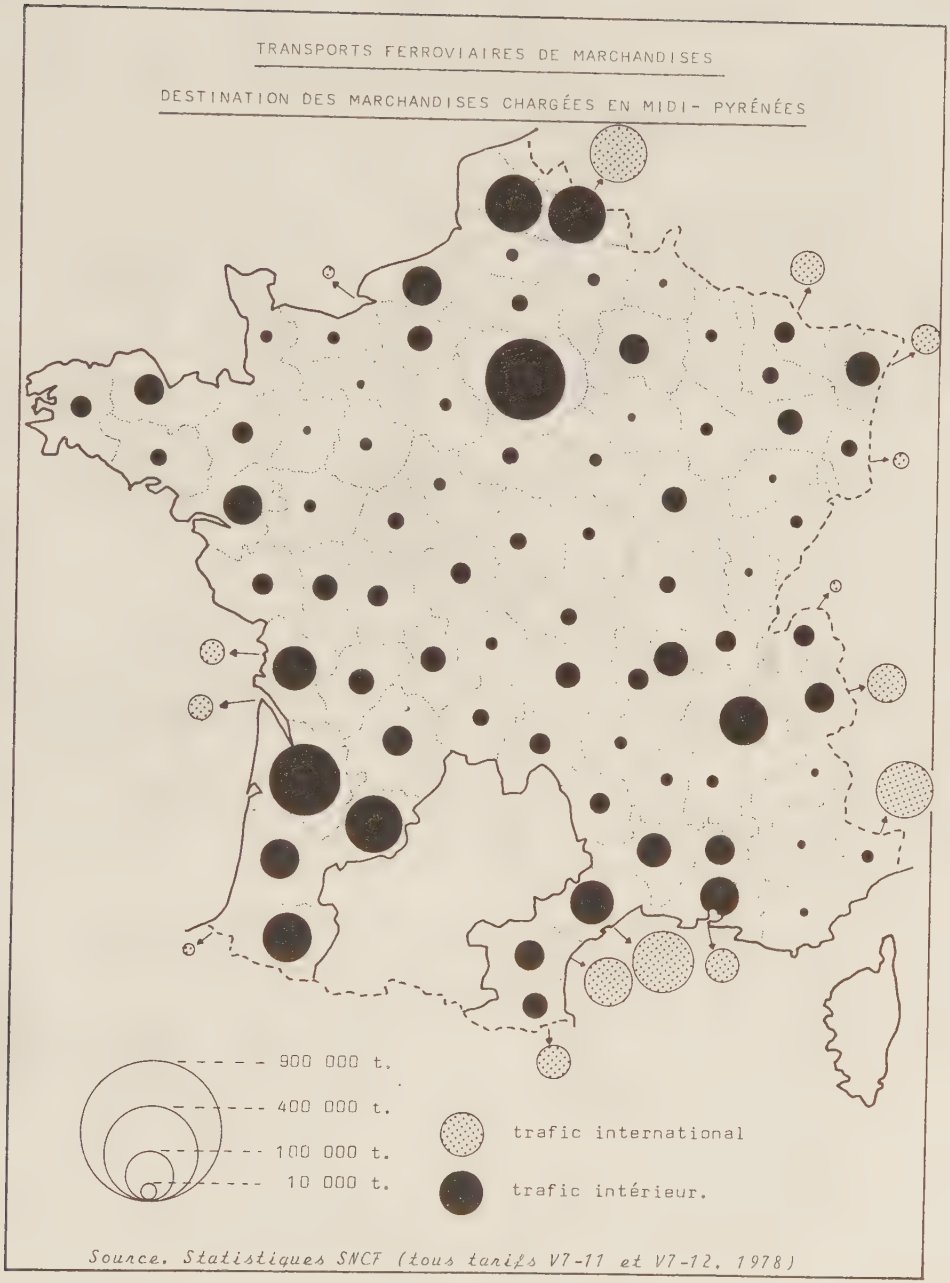

TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES
DESTINATION DES MARCHANDISES CHARGÉES EN MIDI- PYRÉNÉES
900 000 t.
400 000 t.
100 000 t.
10 000 t.
trafic international
trafic intérieur.
Source. Statistiques SNCF (tous tarifs V7-11 et V7-12, 1978)

FIG.34

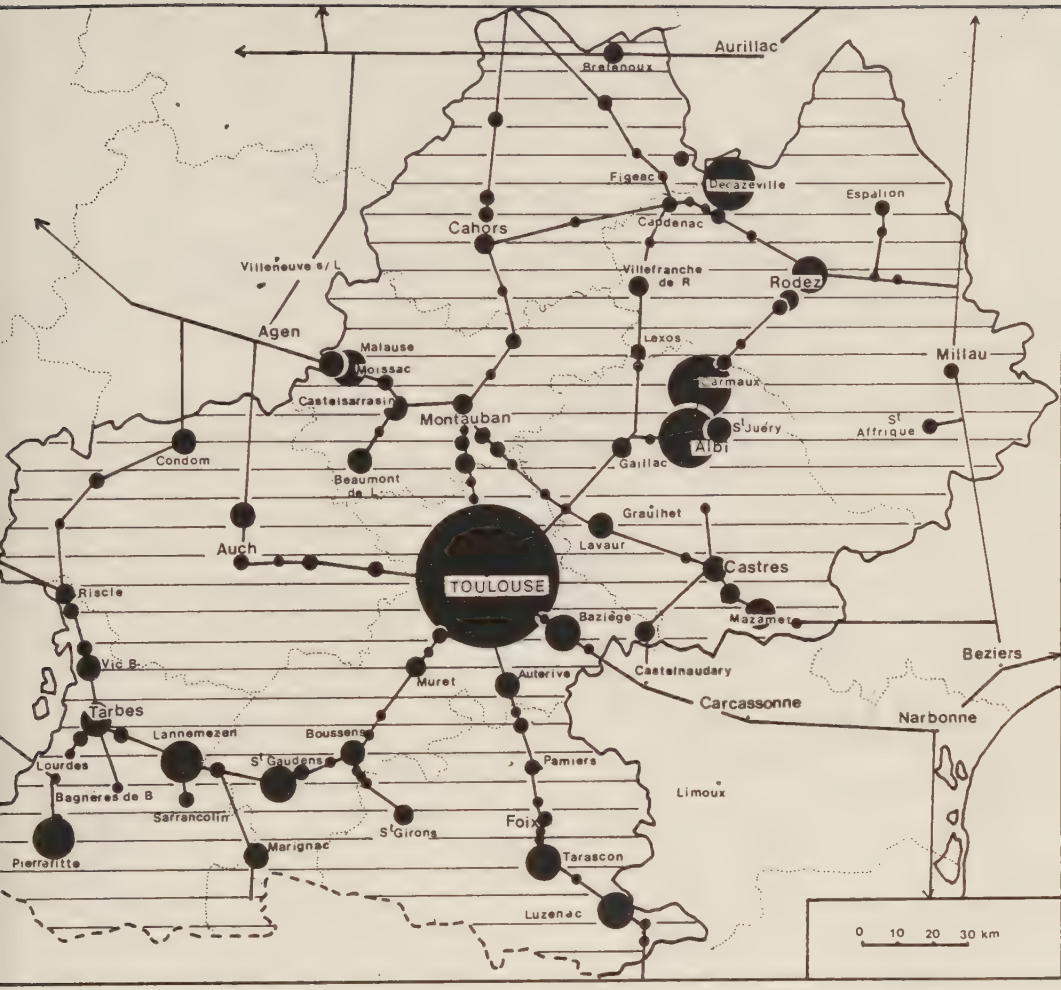
de France (9,2%) et Rhône-Alpes (8%), sans qu'il soit possible de discerner une originalité particulière dans les trafics qu'elles reçoivent de Midi-Pyrénées, sinon une très grande diversité.

Au sein de la région, le trafic ferroviaire est aussi très inégalement réparti: 19 gares seulement sur près de 160 ont enregistré un mouvement de marchandises supérieur à 100 000 tonnes en 1983, ce qui représente un total voisin de 6 millions de tonnes, soit les 2/3 des tonnages chargés ou déchargés en Midi-Pyrénées pendant l'année (Fig. 35). Et encore faut-il considérer que quatre de ces gares appartiennent à l'agglomération de Toulouse (Matabiau, Fenouillet, Empalot et Portet-Saint-Simon), et deux autres à celle d'Albi (Albi-Ville et Albi-Madeleine).

— Toulouse. Si l'on additionne les trafics de toutes les gares incluses dans l'agglomération de Toulouse, c'est-à-dire en plus de celles citées ci-dessus, Toulouse-Saint-Cyprien, Escalquens et Colomiers, le total dépasse 2,7 millions de tonnes en 1983 (arrivées+ départs), soit 30% environ du trafic régional. La proportion n'est guère différente si l'on considère séparément chargements et déchargements car, comme pour l'ensemble du trafic ferroviaire de Midi-Pyrénées, les arrivées l'emportent sur les expéditions à Toulouse du fait des réceptions de produits pétroliers.A l'arrivée,les principales marchandises sont des produits chimiques destinés à l'usine de l'APC, des véhicules automobiles et des produits divers transportés en conteneurs. Aux expéditions, les conteneurs tiennent également une bonne place mais ce sont surtout les engrais et les céréales qui dominent. Ces dernières jouent un rôle de plus en plus important en particulier en gare de Fenouillet, au nord de l'agglomération

— les autres grands centres d'expédition. Si l'on excepte quelques gares importantes au trafic relativement diversifié (Tarbes, Castres, Rodez) la spécialisation est presque toujours très accusée (Fig. 37). Parmi les grands centres expéditeurs , qui livraient au rail au moins 20 000 tonnes par an d'une même catégorie de marchandises,trois types peuvent être distingués: ceux qui sont spécialisés dans les envois de céréales, et dont l'activité est étroitement liée à des installations de stockage situées à proximité, ceux qui sont tributaires d'un gisement de matières premières ou de produits énergétiques, ceux enfin qui correspondent à un gros établissement industriel consommateur de transports massifs.

La localisation des premiers n'est guère surprenante, il s'agit de gares situées dans le "coeur" céréalier de



TRAFIC DES GARES DE MIDI-PYRENEES (1983)
(arrivées + départs)

500 000t | 100 000t | de 5000 à 20 000t | de 1000 à 5000t

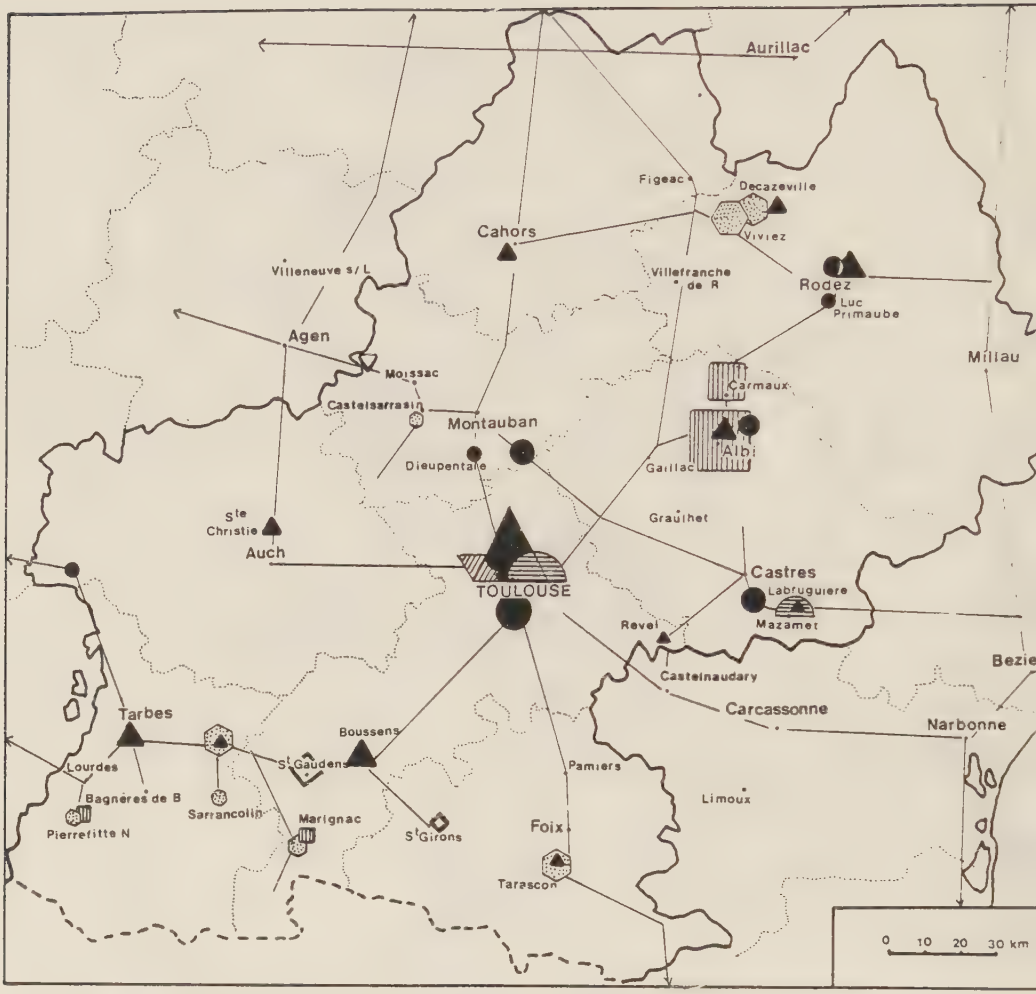
2 500 000 t.

LIGNES OUVERTES AU TRAFIC DE MARCHANDISES

N.B. Les trafics des gares d'une même agglomération ont été regroupés.

FIG. 35 . LE TRAFIC MARCHANDISES DES GARES DE MIDI-PYRÉNÉES. (1983)

Source. Statistiques SNCF.



PRODUITS CHIMIQUES, ENGRAIS

PRODUITS PETROLIERS

MATIÉRES PREMIÈRES POUR LA MÉTALLURGIE ET L'ELECTROCHIMIE

MARCHANDISES EN CONTENEURS

CHARBON

VÉHICULES (AUTOMOBILES...)

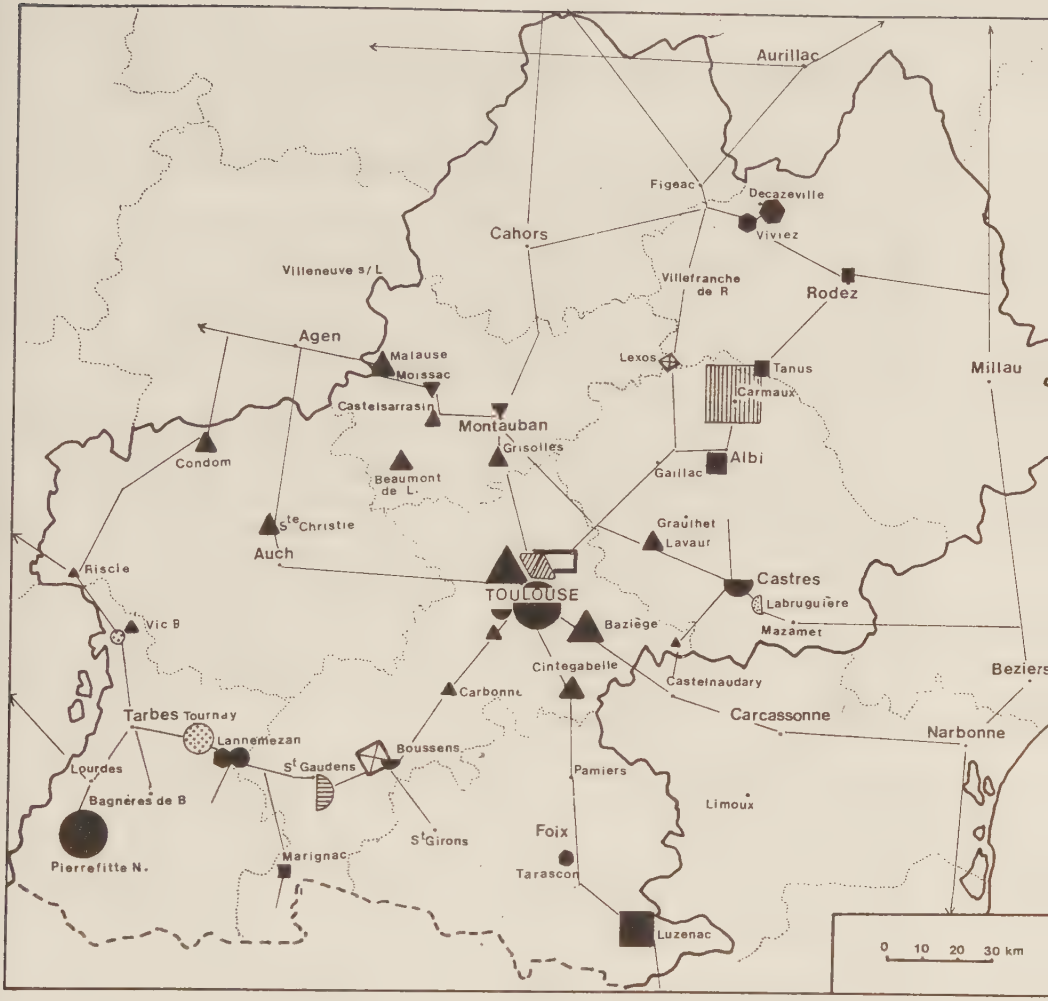
ALIMENTS POUR LE BÉTAIL

BOIS ET DÉRIVÉS

○△□⌓ = 100 000 TONNES/AN

FIG. 36 . LES MARCHANDISES REÇUES DANS LES GARES DE MIDI-PYRÉNÉES. (TRAFICS SUPÉRIEURS À 20 000 T.)
— MOYENNE 1976-1983 —

Source. Statistiques S.C.F.



CÉREALES, OLÉAGINEUX
DENRÉES PÉRISSABLES
CHARBON
PRODUITS DE CARRIÈRE
PRODUITS MÉTALLURGIQUES
PRODUITS CHIMIQUES, ENGRAIS
PETROLE BRUT

PAPIERS, CARTONS
BOIS
DÉCHETS DE MÉTAUX
CIMENTS
VÉHICULES
CONTENEURS

100 000 t/an

FIG. 37 . LES MARCHANDISES EXPÉDIÉES PAR LES GARES DE MIDI-PYRÉNÉES.
(TRAFICS SUPERIEURS À 20 000 TONNES. MOYENNE 1978-198

Source. *Statistiques SNCF*

la région, c'est-à-dire dans le Lauragais (Baziège, Lavaur, Cintegabelle), dans les plaines de la Garonne (Grisolles, Malause) ou dans les collines de Gascogne (Sainte-Christie, Condom, Beaumont-de-Lomagne). Le trafic y est souvent très déséquilibré car les arrivages d'engrais ou de produits pétroliers ne parviennent jamais à équilibrer les tonnages de céréales expédiés.

Outre Carmaux dont les expéditions de charbons sont on l'a vu, en diminution rapide, d'autres gisements de matières premières industrielles assurent au rail de forts trafics qu'il s'agisse des carrières de talc proches de Luzenac, du pétrole brut extrait dans la région et stocké à Tournay et à Vic-Bigorre avant d'être expédié vers les raffineries, ou, avec des tonnages plus modestes, des carrières fournissant des matériaux de construction (Marignac, Rodez, Tanus...).

Enfin, la carte souligne les relations étroites entre le trafic ferroviaire au départ de Midi-Pyrénées et les grands établissements industriels.Peu nombreux, presque toujours isolés et reliés à la voie ferrée principale par un embranchement particulier, la grande majorité étaient déjà les principaux clients du rail dans la région pendant l'entre-deux-guerres. Deux seulement ont été créés au début des années 1950; l'usine de cellulose de Saint-Gaudens et la fabrique de panneaux en fibres de bois implantée à Labruguière près de Castres.Etroitement spécialisés, tous ces centres expéditeurs tributaires des grands établissements industriels sont aujourd'hui touchés par la récession.

— les grands centres de réception des marchandises autres que Toulouse sont également très spécialisés. Ils correspondent bien sûr aux grands établissements industriels évoqués ci-dessus qui, de tout temps, ont été tributaires des transports ferroviaires pour leurs approvisionnements comme pour leurs expéditions. Certains n'alimentent toutefois que des trafics importants à l'arrivée (papeteries de Saint-Girons, usine métallurgique de Castelssarasin, électro-chimie et électro-métallurgie de Sarrancolin et de Marignac), soit qu'ils livrent ensuite des produits de moindre tonnage, soit qu'ils les distribuent plutôt par la route à une clientèle relativement dispersée dans l'espace. Il en est de même pour les usines de délainage et les mégisseries de Mazamet auxquelles sont destinés les conteneurs reçus en gare et qui contiennent essentiellement des cuirs et peaux.

Les produits pétroliers qui ne sont pas destinés aux entrepôts toulousains soit pour être consommés dans l'agglomération, soit pour être redistribués par la route dans la région, sont reçus à Cahors, Albi, Rodez et Tarbes où ils constituent plus de la moitié des marchandises à l'arrivée. Un trafic important s'est également maintenu jusqu'à une date récente vers Boussens pour le ravitaillement des cimenteries. Enfin, deux autres gares apparaissent parmi celles qui reçoivent au moins 20 000 t par an d'une même catégorie de marchandises: Labastide-Saint-Pierre et Valence d'Agen, la première à cause de

de la présence d'un gros entrepôt d'engrais, l'autre car se trouve à proximité un centre de stockage pour les aliments destinés au bétail.

c) *Les problèmes d'organisation du trafic ferroviaire.*

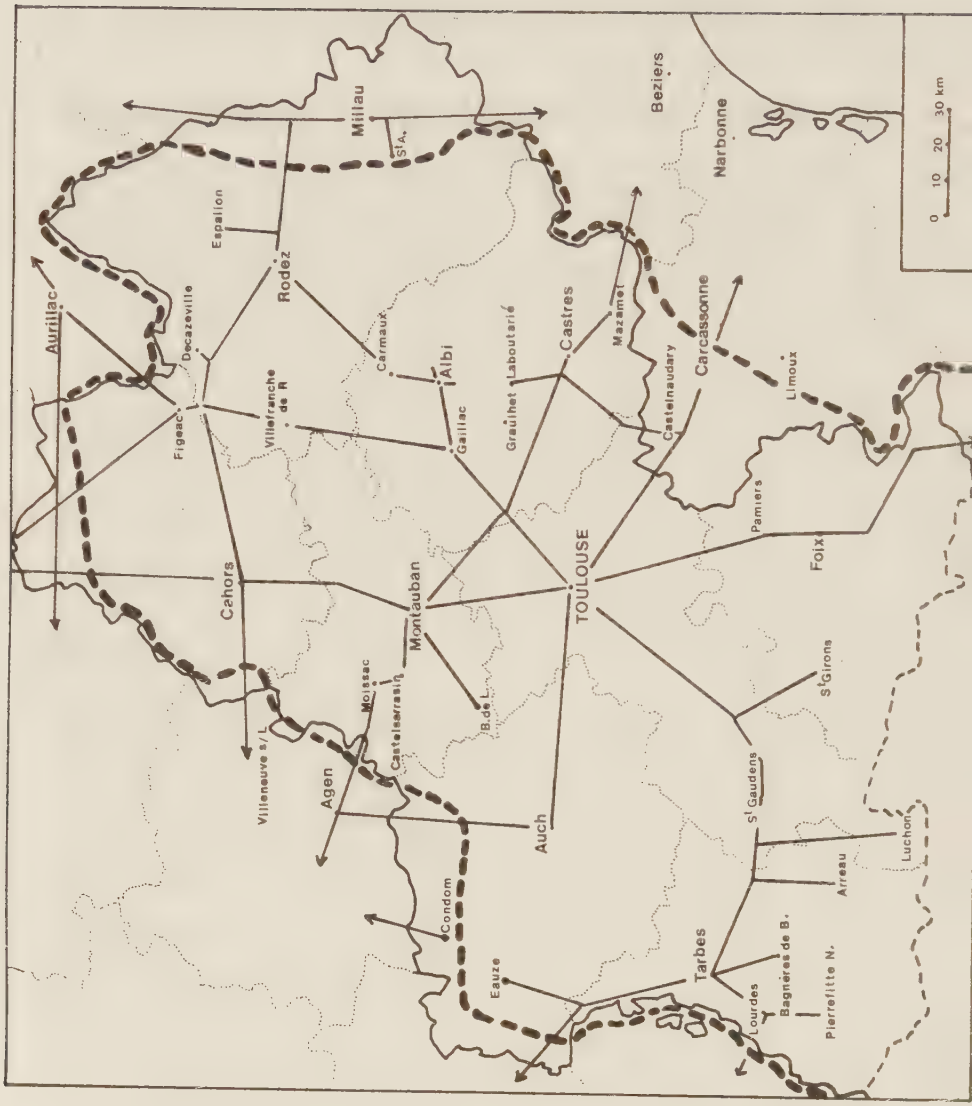
On ne peut manquer d'être frappé par la remarquable stabilité que révèle l'analyse de la répartition des trafics ferroviaires à l'intérieur de la région Midi-Pyrénées.

Déjà très nette il y a un demi-siècle, la suprématie de Toulouse s'est encore accentuée et, presque partout ailleurs, on retrouve les mêmes gros clients du rail, soit des mines ou des usines anciennement exploitées, celles qui, au XIX° siècle déjà, avaient influencé l'organisation du réseau de voies ferrées dans la région, soit des établissements industriels implantés en Midi-Pyrénées pendant la première guerre mondiale ou au cours de l'entre-deux-guerres, et qui avaient recherché la proximité des grandes lignes de chemins de fer nécessaire à leurs approvisionnements et à l'écoulement de leurs productions sur l'ensemble du territoire national. Or, la plupart de ces mines et de ces usines, connaissent, parfois depuis longtemps, de graves difficultés qu'ont encore aggravées la crise contemporaine et certaines restructuration industrielles. Presque toutes ne demandent plus à la SNCF des prestations aussi importantes qu'il y a dix ou vingt ans. Certaines — Creusot-Loire à Pamiers— ont même renoncé à leur embranchement particulier. D'autres, en proie à d'incessantes réductions d'activité n'induisent plus qu'un trafic moindre, telle l'usine APC (ex-ONIA) de Toulouse qui recevait ou expédiait par le rail 615 000 tonnes en 1967, et qui ne lui fournit plus qu'un trafic de 388 000t en 1983, chargements et déchargements cumulés.

Partout où l'industrie alimentait le trafic ferroviaire, à Tarascon, à Lannemezan, à Viviez, à Decazeville...les produits lourds manquent à l'appel depuis 1975, et surtout depuis 1979. Le phénomène n'est pas propre à Midi-Pyrénées, il se vérifie dans l'ensemble du pays.

Cette situation inquiète bien sûr les responsables de la SNCF dans la région qui, dans un premier temps, grâce aux produits pétroliers, en développant ensuite les expéditions de céréales avaient réussi à maintenir un bon niveau de trafic depuis deux décennies et avaient évité qu'il ne se dégrade trop de 1975 à 1981.

Depuis la dernière guerre, l'évolution économique de Midi-Pyrénées n'a pas été favorable au développement des transports ferroviaires. Dans une conjoncture qui faisait la part belle aux transports routiers, exceptionnelles ont été dans cette région les créations de grosses usines dont le fonctionnement réclame des marchandises lourdes et qui livrent sur le marché des produits encombrants en grandes quantités. De tailles plus petites ou plutôt demandeurs de transports diversifiés portant sur des envois de faible volume, la plupart des établissements industriels



LIMITES DE LA RÉGION SNCF DE TOULOUSE

VOIES FERRÉES EXPLOITÉES DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES EN 1984.

FIG. 38 . LA RÉGION SNCF DE TOULOUSE .

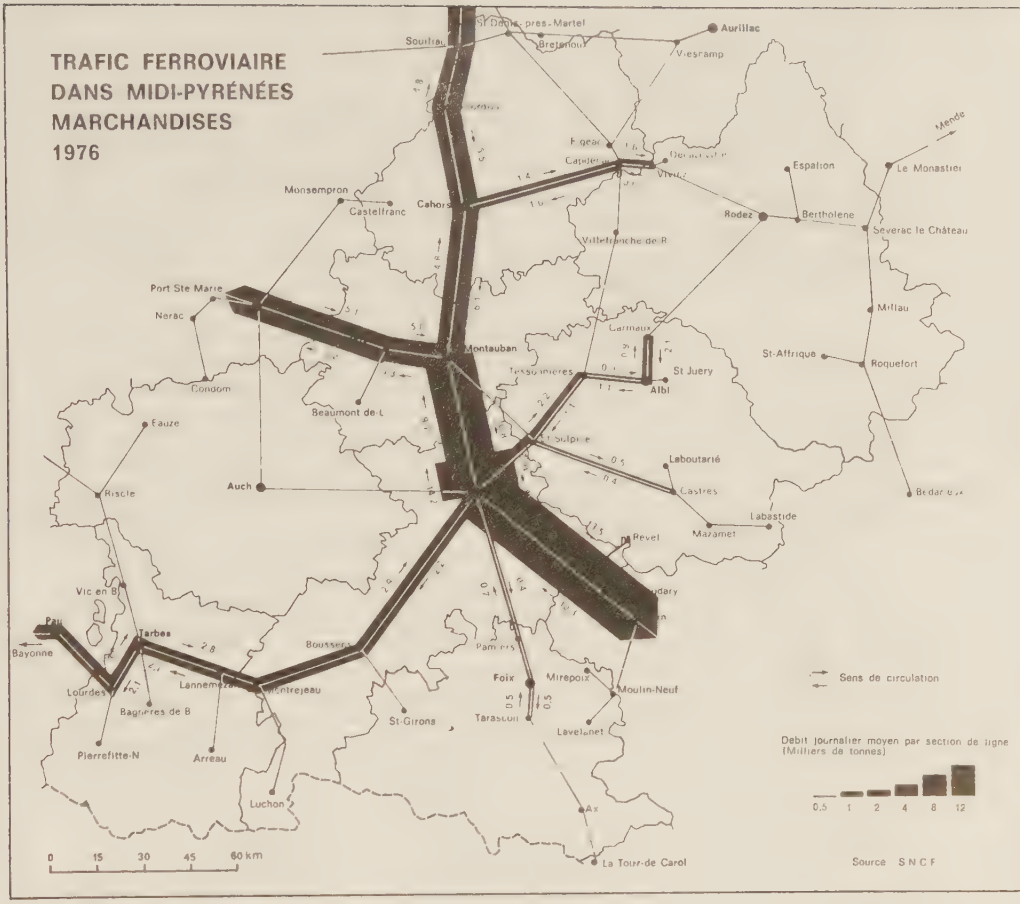


FIG. 39 . LA DENSITÉ DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1976).

Carte extraite de "Présent et avenir de Midi-Pyrénées" Chambre régionale de Commerce et d'Industrie. 1977.

récents sont relativement indifférents à la proximité d'une gare SNCF. Leurs cadres se déplacent en avion et leurs marchandises par la route.

Quant aux activités tertiaires, devenues largement prépondérantes dans Midi-Pyrénées au cours du dernier quart de siècle, seules s'adressent au rail celles qui se développent dans le cadre de grandes sociétés et qui assurent la distribution des biens de consommation à l'échelle d'une région assez vaste ou d'une agglomération urbaine comme celle de Toulouse. Les autres préfèrent la souplesse du transport routier, mieux adapté à la capacité de leurs entrepôts où à leur dispersion géographique.

Dans ces conditions, la tâche des responsables de la SNCF relevait un peu de la gageure. Afin de conserver au rail le plus grand nombre de ses clients traditionnels, ils ont maintenu en exploitation, pour le seul transport des marchandises, de nombreuses lignes où ne se justifiait plus,depuis longtemps,la circulation de trains de voyageurs. Certaines ne fonctionnent d'ailleurs qu'épisodiquement et font parfois figure d'embranchements particuliers destinés à un seul client.

C'est d'ailleurs pour s'attacher une clientèle et éviter qu'elle ne s'adresse à des concurrents routiers en fonction des circonstances, que la SNCF a multiplié les embranchements particuliers lui permettant d'offrir elle aussi des prestations "à domicile". La création de zones industrielles ou de zones d'entrepôts, à la périphérie de Toulouse en particulier, lui a largement facilité la tâche, un seul embranchement pouvant ainsi servir à plusieurs clients alors qu'il aurait été impossible de concevoir un tel investissement pour chacun d'eux s'ils avaient choisi de s'implanter en ordre plus dispersé, comme beaucoup avaient été tenté de le faire au cours des années 1950-1960 persuadés que la souplesse des transports routiers leur laissait toute liberté.

La perspective de bénéficier d'un embranchement particulier n'est pas sans incidence sur les localisations d'entrepôts.On l'a vu récemment lorsque la SNCF a lancé une offensive commerciale auprès des expéditeurs de céréales: 27 sont désormais "embranchés" et certains ont créé de nouveaux silos géants en bordure des grandes voies ferrées (Coopérative de Lauragais à Baziège, Société de'Exploitation des Silos du Sud-Ouest à Fenouillet, Coopérative agricole desproducteurs de blé à Cintegabelle).

Au fur et à mesure que s'éloignait la perspective de voir s'implanter de gros établissements industriels générateurs de trafics importants à proximité des voies ferrées de Midi-Pyrénées, il a fallu également tenter de mieux "coller" à la demande régionale, s'adapter à sa variété, à sa dispersion dans l'espace. Mais le traitement d'envois dont l'unité de référence était le plus souvent le wagon, parfois moins, supposait la mise en place d'une organisation complexe dont la pièce maîtresse est constituée par des installations modernes de triage qui permettent en regroupant en un même lieu tout le trafic wagons d'une même région, de former ou de dissocier

des trains en provenance ou à destination du reste du pays.

La configuration du réseau ferroviaire régional hérité de l'histoire et l'importance de l'agglomération toulousaine,elle-même inductrice de trafics majeurs, ont très vite orienté le choix en faveur d'une implantation proche de Toulouse. Et, bien entendu, c'est la sortie nord de la ville qui offrait les meilleures conditions, non seulement parce que des terrains plats étaient disponibles en bordure de la voie ferrée, mais surtout parce que, à cet endroit, se trouvaient confondues les lignes menant vers Paris et vers Bordeaux. Créé en 1948, à 12 kilomètres de Toulouse, le triage de Saint-Jory a d'abord complété la gare de marchandises Raynal située près des installation voyageurs de Toulouse-Matabiau et qui, elle, s'est peu à peu spécialisée dans le traitement du trafic en régime accéléré (RA). En régime ordinaire (RO), Saint-Jory reçoit et expédie en moyenne 1000 wagons par jour et ce triage est devenu la plaque tournante du trafic des marchandises dans la région Midi-Pyrénées. Entrepris en 1982 d'importants travaux y ont porté de 35 à 42 le nombre des voies, permettant d'y établir un cinquième faisceau de triage, et, dans le même temps son efficacité a été accrue par la modernisation des installations anciennes. Cela s'inscrit dans la perspective d'y transférer prochainement les opérations en régime accéléré dont le maintien ne se justifie plus à Raynal depuis que les entrepôts qui jouxtaient cette gare migrent vers la périphérie, vers Saint-Jory en particulier, à proximité immédiate non seulement de la voie ferrée, mais aussi du canal latéral, des routes nationales 20 (Paris-Toulouse) et 113 (Bordeaux-Narbonne) confondues à cet endroit, et de l'autoroute A 62, Toulouse-Bordeaux.

La zone d'activité du triage de Saint-Jory s'étend jusqu'à Tarbes, La Tour de Carol, Castelnaudary, Agen, Auch, Capdenac, Rodez, Albi, Castres et Cahors, c'est-à dire sur presque toute la région Midi-Pyrénées à l'exception du Bas-Armagnac et du Sud-Aveyron qui sont respectivement rattachés aux régions SNCF de Bordeaux et de Montpellier. Il est par ailleurs l'une des pièces maîtresses du système mis en place par la SNCF pour le transport des marchandises à l'échelle du pays tout entier. Un système qui s'organise autour d'installations semblables judicieusement réparties sur le territoire et dont les plus proches se trouvent à Bordeaux (Hourcade), Limoges (Puy Imbert), Béziers et Nîmes. Modernisé et renforcé, le triage de Saint-Jory est désormais en mesure de faire face aux pointes de trafic: il peut traiter ter en 24 heures 2400 wagons au départ et 3000 wagons à l'arrivée, les débranchements s'effectuant au rythme de 8 wagons à la minute au lieu de 4 antérieurement(**662**).

Pour le transport des marchandises, si l'on exclut les trains complets formés chez l'expéditeur et acheminés sans modification jusqu'au destinataire, la SNCF a donc choisi une organisation centrée sur Toulouse qui lui permet d'atteindre dans les meilleures conditions une

728

SNCF marchandises

MIDI-PYRENEES

LE TRANSPORTEUR AU SERVICE DE L'AGRICULTURE REGIONALE

avec

DES IMPLANTATIONS DES TECHNIQUES DES HOMMES

qui prennent en charge les marchandises jusqu'au cœur des campagnes...

DES HOMMES...

Prêts à négocier et à conseiller leurs clients

Agence Commerciale Engrais-Céréales
9, rue Marengo
31079 TOULOUSE CEDEX
Tél. 16(61) 26.37.99 - Télex : DIR TLSE 521 580

Equipe vente Jacques KOPP Chef de l'Agence Commerciale
Gérard CHACON Assistant Commercial

Etude de prix Jean-Pierre FOUCHOU-LAPEYRADE
Conseils transport Jean-Claude HERMET
Secrétariat

DES RESULTATS

- ☐ Le trafic des céréales et engrais représente la part la plus importante du trafic total expédié de SNCF Marchandises Midi-Pyrénées (**40 %**)
- ☐ L'unité de vente pour les céréales est le **train complet** (1200 tonnes)
- ☐ Céréales, oléagineux et dérivés : trafic total expéditions 82 : **1.030.000 tonnes**
- ☐ Engrais : trafic total expéditions et arrivages 82 : **970.000 tonnes**
- ☐ Technique train complet en 82 : **plus de 2 trains complets** par jour pour les céréales
  1 train complet tous les deux jours pour les engrais
- ☐ **40 %** du trafic des céréales en 82 concernait des **exportations**
  363 trains complets → 147 Méditerranée, 31 Atlantique, 185 Belgique, Allemagne, Italie
- ☐ **SNCF Marchandises Midi-Pyrénées** transporte toute la gamme des fertilisants, quel que soit le mode de conditionnement (sac, vrac, palette)

UTILISEZ LE PREMIER TRANSPORTEUR REGIONAL

SNCF marchandises
Midi-Pyrénées

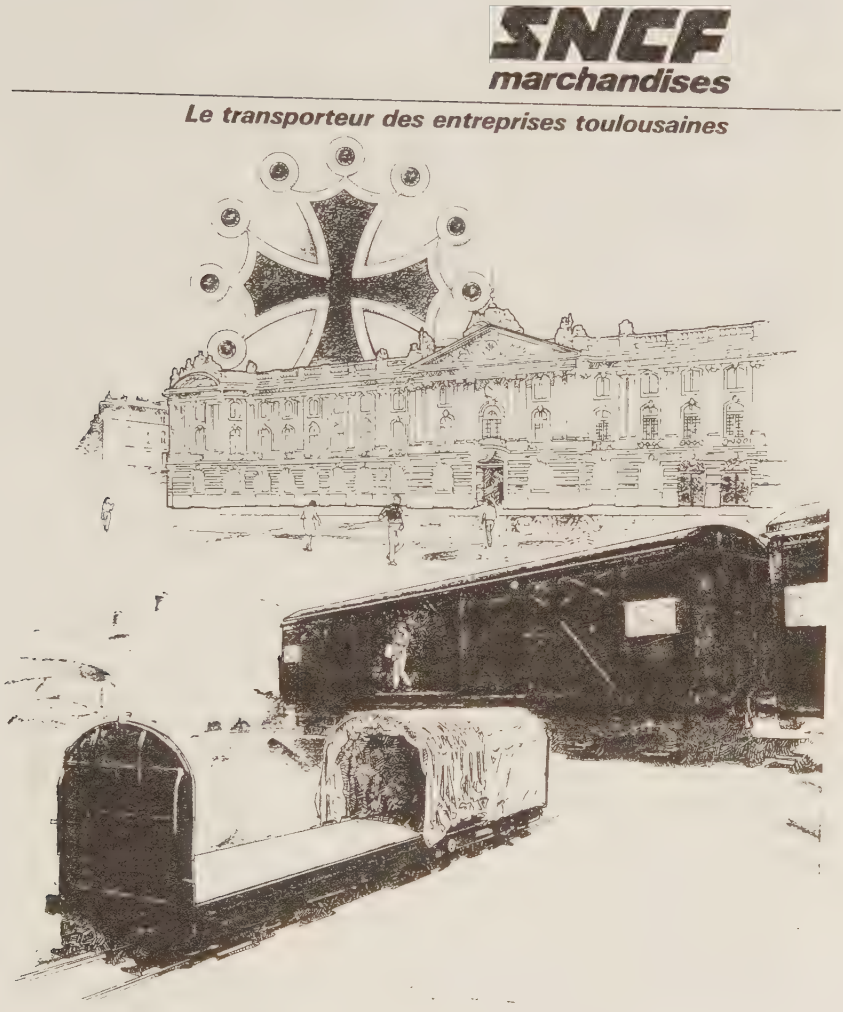


FIG.40. QUELQUES MANIFESTATIONS DE LA NOUVELLE POLITIQUE COMMERCIALE DE LA SNCF DANS LA RÉGION MIDI-PYRENÉES (1982-1984).

clientèle relativement dispersée, formée d'établissements et d'entrepôts dont les besoins de transport sont assez limités et n'excèdent pas bien souvent la capacité d'un wagon un certain nombre de jours par an. Pour cette raison précisément, cette clientèle est une proie facile pour les transporteurs routiers qui lui proposent, eux, un service à domicile avec des véhicules d'une capacité parfaitement adaptée au service qu'elle recherche. Mais à la différence de ce qui s'est passé en d'autres pays, en Grande Bretagne par exemple, la SNCF n'a jamais accepté d'abandonner à la route des trafics même aussi morcelés et aussi diffus dans l'espace. Dans une région comme Midi-Pyrénées, cela aurait réduit le transport ferroviaire à sa plus simple expression. La réorganisation de la société nationale sur une base régionale et une action commerciale plus offensive ont au contraire, depuis 1970-1971, facilité le développement d'une politique plus attentive aux réalités économiques locales. Pour mieux s'imposer face aux transporteurs routiers alors que ses clients traditionnels ne pouvaient plus lui fournir des trafics aussi importants qu'autrefois, toutes les combinaisons rail-route ont été expérimentées, du SERNAM pour les envois de petits colis, aux systèmes FERDOM (Fer-domicile) et FERCAM (Fer-Camion) qui consistent respectivement à livrer un wagon au domicile du client par la route et de transporter des camions ou des remorques par le train. C'est ainsi que les Etablissements Escoulan, installés dans la banlieue toulousaine à Tournefeuille, à 5 kilomètres de toute voie ferrée, reçoivent chaque jour par la route, grâce à une remorque spéciale, cinq wagons livrés en gare de Portet-Saint-Simon, chargés de bière et d'eaux minérales.

Une autre étape est en train d'être franchie dans cette reconquête du marché régional avec la création, en 1981-1982, des six premières gares multi-fonctions (GMF) à Castres, Saint-Sulpice, Albi, Mazamet, Montauban et Castelsarrasin. La concentration et la modernisation simultanées des installations marchandises en quelques points stratégiques permettent au rail de bien résister à la crise et de conquérir de nouveaux usagers, beaucoup mieux qu'en offrant des services incomplets ou insuffisants dans un nombre trop grand de gares.

Tributaire d'un réseau légué par le siècle dernier et d'un semis urbain dominé par Toulouse, au sein d'une région aux activités souvent médiocres, très variées, dispersées dans l'espace sous forme d'unités de production de faible envergure, ou de gros établissements isolés, la SNCF soucieuse d'abord d'améliorer se position sur le marché des transports de marchandises en Midi-Pyrénées, en a tiré les conclusions qui s'imposaient, tout comme bien d'autres entreprises de dimension nationale qui souhaitaient rationaliser leurs modes d'intervention dans l'espace français.

L'organisation actuelle des transports ferroviaires de marchandises, dont le centre nerveux est le triage de

Toulouse-Saint-Jory témoigne d'une remarquable analyse géographique, au sens plein du terme, des réalités régionales, ce que confirment, s'il en était besoin, tous les entretiens avec les responsables locaux de la SNCF.

Il existe bel et bien une région SNCF de Toulouse qui fonctionne en tant que telle et qui n'est pas un simple agrégat de gares et de lignes réunies arbitrairement. Cette région SNCF est bien proche dans sa configuration — et dans son fonctionnement — de la région Midi-Pyrénées, annexant Castelnaudary, mais excluant Cordom et Millau, ce qui ne surprend pas. Certes, on chercherait vainement quelque relation entre Saint-Girons et Castres ou entre Auch et Rodez. Certes, l'on constate que l'horizon géographique de la plupart des grands établissements industriels ne correspond nullement à un espace régional ainsi limité, chacun entretenant plutôt des liens privilégiés avec des fournisseurs ou des clients dispersés sur l'ensemble du territoire national, voire à l'étranger, en fonction de leur appartenance à une même entreprise ou à un même groupe, ou tout simplement pour des raisons liées à des filières techniques. Il n'en reste pas moins que leur fonctionnement et celui de l'espace géographique qu'ils utilisent, qu'ils animent, et, qu'au bout du compte, ils produisent, supposent une organisation de plus en plus nettement régionale pour le transport des marchandises.

Cette organisation n'est pas neutre et n'exprime pas seulement une réponse à des besoins. Tout dans le passé le prouve, elle ne peut qu'induire des effets qui la renforceront encore. Le processus est déjà bien engagé autour de Toulouse. La concentration des équipements ferroviaires de toute nature, la qualité et la variété des service offerts tant à destination d'autres régions françaises, que vers pratiquement toutes les villes de Midi-Pyrénées, sont autant d'atouts pour attirer dans l'agglomération toulousaine de nouvelles entreprises et de nouveaux entrepôts, que ceux-ci recherchent une implantation en province qui ne les isole pas trop de la capitale et des autres régions du territoire national, ou qu'ils aient pour objectif de s'imposer dans un espace géographique de la taille d'une région. Après une époque où l'installation d'établissements industriels et commerciaux s'est faite un peu au hasard dans l'espace urbain, au point d'en compromettre le fonctionnement en y multipliant les déplacements d'hommes et de marchandises en tous sens, commence à se faire sentir le besoin d'une remise en ordre. Elle se heurte à d'énormes difficultés et à une inquiétante incurie des collectivités locales en ce qui concerne les transports collectifs urbains (cf. tome II); elle se manifeste de façon très empirique pour le transport des marchandises. En réutilisant des installations ferroviaires existantes, la SNCF a pu assurer la desserte des zones d'activités périphériques qui induisent de forts trafics si l'on additionne les besoins de leurs occupants. Entrepôts divers, hypermarchés et centres de commerce de gros situés au sud-ouest de Toulouse, près de la

RN 20, sont ainsi reliés à la voie ferrée par des embranchements particuliers rattachés à la gare de Portet-Saint-Simon dont le trafic est passé de 8600 tonnes en 1967, à 71 000 tonnes en 1977, pour atteindre 104 000 tonnes en 1983. Il en va de même à Colomiers, dans la banlieue ouest (27 000 tonnes) ou à Escalquens, au sud-est (9000 tonnes en 1967, 74 000 tonnes en 1983). Mais c'est bien sûr au nord de Toulouse, vers le triage de Saint-Jory dans une zone où sont concentrées toutes les grandes infrastrutures de transport que se sont installés les plus gros clients du rail — entrepôts d'hydrocarbures, silos, succursales régionales des constructeurs automobiles...— profitant des multiples possibilités d'échanges et de combinaisons entre les différents modes de transport. La gare de Fenouillet qui traitait déjà 85 000 tonnes de marchandises en 1967, est aujourd'hui au second rang en Midi-Pyrénées, après Toulouse-Matabiau, avec 720 000 tonnes en 1983. Les arrivages sont constitués par des produits pétroliers (237 000 tonnes), des véhicules (50 000t),des engrais (30 000 tonnes), et des produits d'épicerie ou des boissons (38 000t) destinés aux entrepôts régionaux de Casino-L'Epargne. Les expéditions se composent essentiellement, on l'a vu, de céréales et d'oléagineux (312 000t).

La concentration du trafic ferroviaire sur Toulouse, soit pour les besoins de l'agglomération, soit pour ceux de la région, pose d'ailleurs le problème de l'engorgement des voies d'accès à la métropole régionale, une grande partie des convois transitant obligatoirement par le faisceau des voies de la gare Matabiau déjà très utilisé pour le transport des voyageurs, certains trains en provenance du Sud-Est et à destination de Tarbes et Lourdes venant simplement y rebrousser. On envisage donc la construction d'un contournement ferroviaire de la ville par l'est, empruntant la vallée de l'Hers comme la future autoroute de liaison entre A 61 et A 62. Cela permettrait aux trains de marchandises venant du Bas-Languedoc d'accéder directement aux installations situées au nord de Toulouse entre la gare Raynal et le triage de Saint-Jory. La mise en oeuvre d'un tel projet achèverait de dissocier dans l'espace trafic voyageurs et trafic marchandises, et elle s'inscrirait dans la logique d'une évolution amorcée il y a près de trente ans avec la création du triage de Saint-Jory, renforcée en 1964 avec l'ouverture du marché-gare de Lalande, accélérée depuis 1970 avec le transfert progressif des entrepôts clients du rail — Epargne, Magasins généraux...—.

Moins tributaires d'infrastructures fixes, dans une profession où abondent des affaires artisanales, les transporteurs routiers de marchandises ont-ils échappé à la nécessité d'organiser leurs activités sur une base aussi nettement régionale que la SNCF?

6. Les transports publics routiers.

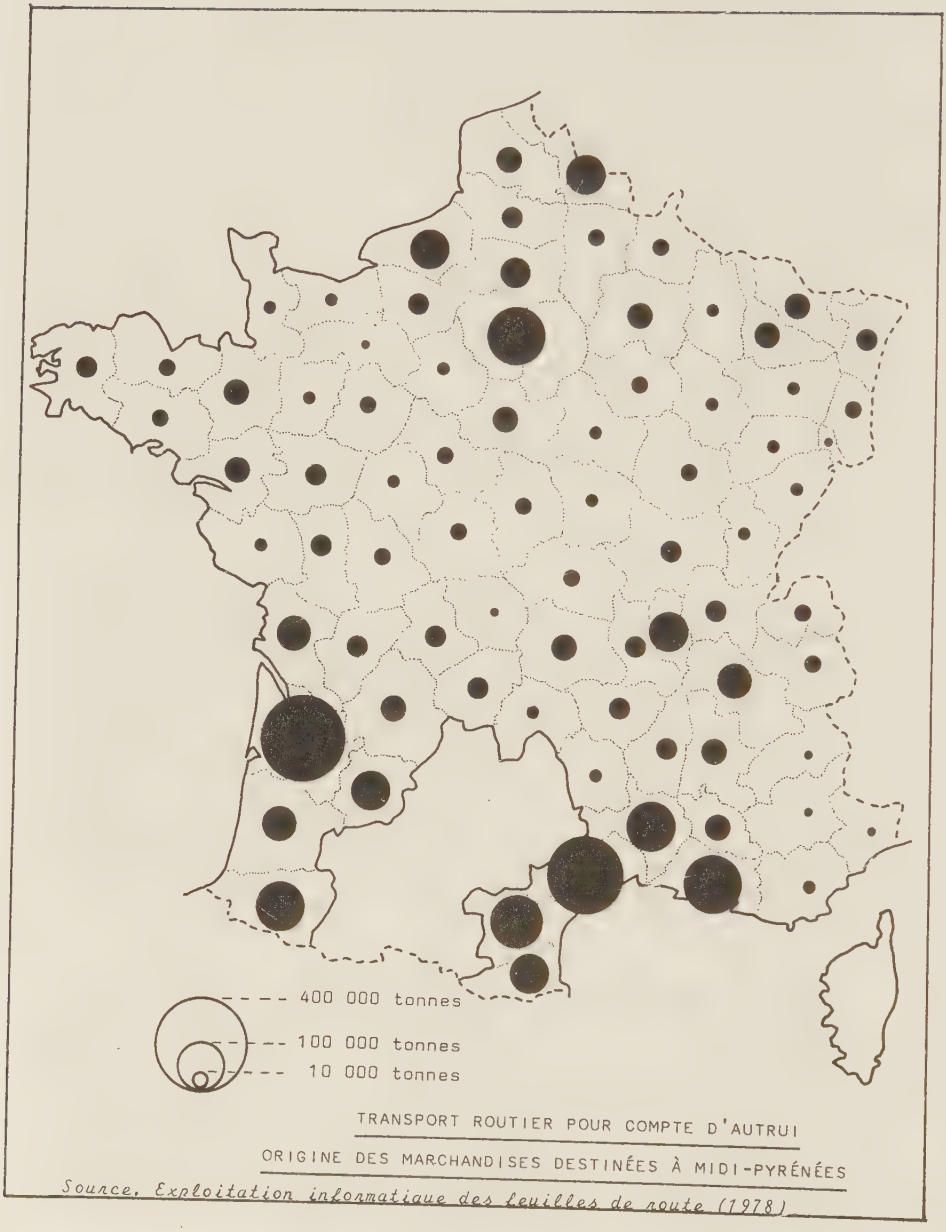
S'ils transportent au départ ou à l'arrivée en Midi-Pyrénées, trafic interne à la région inclus, deux fois plus de marchandises (39 millions de tonnes en 1982) que ceux des entreprises effectuant des transports pour compte d'autrui, les véhicules affectés aux transports pour compte propre ont un rayon d'action beaucoup plus limité:16% seulement des tonnages qu'ils acheminent relèvent du trafic interrégional et encore s'agit-il, on l'a vu, d'échanges à courte distance avec les régions limitrophes, l'Aquitaine (7%) et le Languedoc-Roussillon (4%).

Au contraire, 64% des tonnages confiés à des transporteurs publics ont pour origine ou destination une autre région française. Exprimés en tonnes-kilomètres, les trafics pour compte d'autrui l'emportent donc largement (2,5 milliards de t-km au lieu de 1,6), le parcours moyen d'une tonne s'établissant à 134 km, soit trois fois plus que dans le cas des transports privés (44km).

Les 20 000 véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile et de moins de 15 ans d'âge immatriculés dans la région sont pour cette même raison fort inégalement répartis. Souvent de plus petits gabarits, 15 000 sont propriété de transporteurs privés alors que 5000 seulement effectuent des transports publics.

Ces proportions ne diffèrent guère de celles que l'on observe à l'échelle du pays tout entier qu'il s'agisse du rayon d'action géographique ou de l'offre de transport. C'est ainsi que 73% des tonnages acheminés par la route en France, sur des distances inférieures à 50 kilomètres, sont le fait de transporteurs privés, alors que cette proportion n'est plus que de 35% pour les envois à 150 km ou au-delà. De même, les transporteurs pour compte d'autrui ne possèdent que 30% des véhicules utilitaires de plus de 3 tonnes — et de moins de 15 ans d'âge— mais cela suffit pour qu'ils contrôlent plus de la moitié de la capacité en service car à la différence des transporteurs privés dont un camion sur deux seulement dépasse 9 tonnes de charge utile, ils disposent d'un parc où la moitié des unités peut enlever au moins 17 tonnes à chaque fois.

Si les transports privés qui répondent aux besoins internes de chaque entreprise, au même titre que d'autres services d'un usage trop quotidien pour être confiés à une société extérieure, se dérobent à l'analyse, il n'en est pas de même des transports pour compte d'autrui, plus tributaires d'une demande irrégulière, très sensible aux aléas de la conjoncture économique, et fort inégalement répartie dans l'espace. La confrontation permanente de l'offre et de cette demande qui règle leur activité et se traduit par des flux de trafics complexes et variés, donne de ce fait de précieuses indications sur l'organisation et le fonctionnement de l'espace économique.



TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE D'AUTRUI

ORIGINE DES MARCHANDISES DESTINÉES À MIDI-PYRÉNÉES

Source, Exploitation informatique des feuilles de route (1978)

FIG. 41.

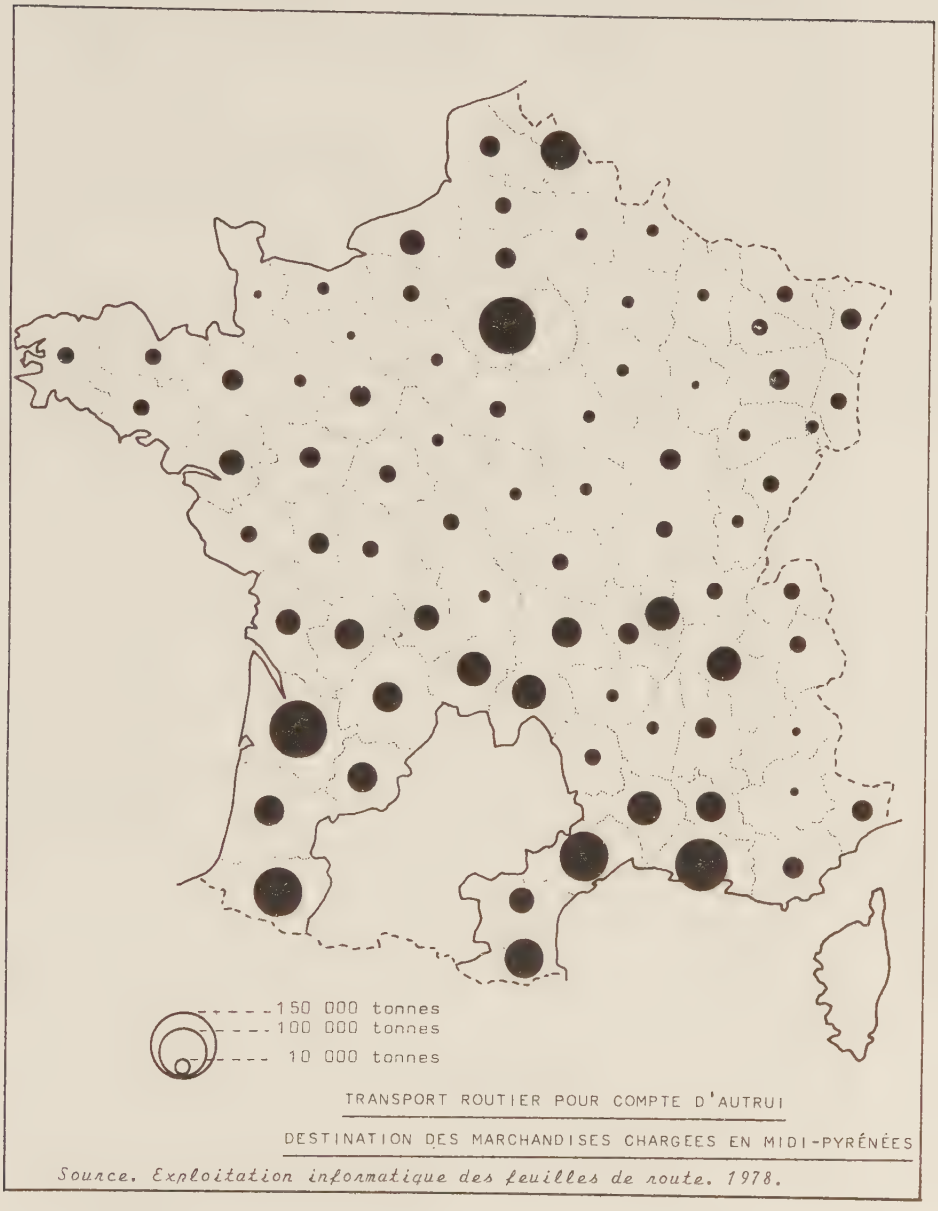

150 000 tonnes
100 000 tonnes
10 000 tonnes
TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE D'AUTRUI
DESTINATION DES MARCHANDISES CHARGEES EN MIDI-PYRÉNÉES
Source. Exploitation informatique des feuilles de route. 1978.

FIG. 42.

a) les trafics.

Jusqu'en 1978, il était possible de connaître avec une précision souvent remarquable, grâce à l'exploitation des feuilles de route, la nature, l'origine et la destination des marchandises confiées aux transporteurs publics lorsqu'il s'agissait d'envois de plus de 3 tonnes à plus de 150 kilomètres.

Sur cette base, en 1978, on identifiait un trafic interrégional ayant pour origine ou destination Midi-Pyrénées qui portait sur 4,3 millions de tonnes (1,8 aux sorties, 2,5 aux entrées). Le déséquilibre entre les deux flux, constant depuis plus de dix ans, s'est maintenu depuis 1978 comme le confirment les enquêtes menées par les services du Ministère des transports.

Beaucoup plus nettement encore que dans le cas des transports ferroviaires, les échanges de marchandises entre Midi-Pyrénées et le reste du pays s'effectuent principalement avec les départements d'un grand Sud-Ouest, incluant les Bouches-du-Rhône, au sud d'une ligne La Rochelle- Marseille (Fig.41 et 42). Plus de 50% des tonnages acheminés par les transporteurs publics, soumis à l'établissement d'une feuille de route et destinés à la région Midi-Pyrénées en étaient issus en 1978, l'Aquitaine et le Languedoc-Roussillon intervenant à parts égales pour un total de 47%. Il en était de même en sens inverse bien que les flux au départ de la région aient été moins puissants mais l'on notait toutefois des expéditions assez fournies vers le Limousin et l'Auvergne qui contrastaient avec la médiocrité des arrivages en provenance de ces départements (3,5% du trafic interrégional aux arrivées, 9,4% au départ de Midi-Pyrénées).

En dehors de cette zone relativement homogène, l'analyse du transport des marchandises pour compte d'autrui à plus de 150 kilomètres revélait l'existence de relations assez conséquentes entre Midi-Pyrénées, les régions du Nord et du Nord-Est, Rhône-Alpes et l'Ile-de-France. Toutefois, ces flux à longue distance semblaient proportionnellement moins puissants que ceux qui apparaissaient au même moment dans le trafic ferroviaire interrégional au départ ou à l'arrivée des gares de Midi-Pyrénées.

Autre différence très nette par rapport aux transports ferroviaires, les marchandises transportées par la route pour compte d'autrui étaient beaucoup plus variées et correspondaient presque toujours à des envois faciles à fractionner.

A l'entrée, lesproduits alimentaires occupaient une grande place (10%) avec des spécialisations très marquées qui correspondaient parfaitement à la géographie des productions agro-alimentaires des différentes régions du pays: vins du Languedoc, lait de l'Aquitaine, fruits et légumes des Pyrénées-Orientales, bières d'Alsace, conserves alimentaires de Bretagne... Il n'y avait là rien de particulièrement original et le long travail de dépouillement des tableaux statistiques fournis par le Comité National Routier après exploitation informatique des feuilles de route ne faisait que confirmer l'unification du marché

national des biens de consommation, la concurrence entre firmes et marques conduisant même à des échanges de produits comparables, voire identiques, entre des régions parfois éloignées, ce qui indiquait une surconsommation de transport dont il serait intéressant de connaître le coût réel tant pour le consommateur que pour la société en général.

Toujours aux réceptions, les produits nécessaires à l'agriculture (aliments pour le bétail et engrais) formaient 15% des tonnages entrés en Midi-Pyrénées. Certains de ces trafics paraissaient très concentrés géographiquement, ayant parfois pour origine un même établissement ou des entrepôts situés en un même lieu. Or, malgré cela, ils échappaient semble-t-il à la SNCF. C'était en particulier le cas pour les 120 000 tonnes de tourteaux expédiés depuis Bassens ou Bordeaux et qui nécessitaient quelques 5000 voyages de camions vers des villes de Midi-Pyrénées bien desservies par la voie ferrée, qu'il s'agisse d'Albi (21 000 tonnes), d'Auch (6300t), de Vic-Bigorre (6300t)...Pour les engrais, le choix de la route s'expliquait davantage bien que 2/3 des tonnages reçus en Midi-Pyrénées par camions aient été fournis par l'Aquitaine, mais s'il s'agissait souvent de tonnages importants expédiés par une dizaine de fournisseurs installés à Bordeaux, Bassens, Bayonne ou Tarnos, les envois étaient fractionnés et destinés à une clientèle très dispersée. Ainsi, sur 36000 tonnes acheminées vers Midi-Pyrénées par la route depuis Bayonne-Le Boucau au cours de l'année 1978, on ne comptait pas moins de 107 destinations différentes en Midi-Pyrénées, le flux le plus important — 287 voyages pour 6550 tonnes — concernant Bessens, près de Grisolles en Tarn-et-Garonne, suivi de celui se dirigeant vers Pierrefitte-Nestalas dans les Hautes-Pyrénées — 88 camions pour 2200t —, mais l'on notait aussi des livraisons très modestes: 404 t en 16 envois à Lautrec dans le Tarn ou 165 t en 7 envois à Lectoure dans le Gers. Il en était de même pour le transport des produits métallurgiques (aciers, tôles fortes, fontes...) fournis par les départements du Nord, du Nord-Est ou de la région parisienne, sans qu'il soit possible de repérer des envois massifs et réguliers — plus de 10 000 tonnes dans l'année — à partir d'une seule usine ou même d'un seul département. Mais la dispersion des fournisseurs et de la clientèle atteignait des proportions extraordinaires pour les ciments, les tuiles ou les briques acheminés vers Midi-Pyrénées à partir de 36 départements différents, l'addition de ces flux souvent modestes n'en donnant pas moins 5% des tonnages aux entrées. Parmi les autres postes importants et en s'en tenant aux expéditions destinées à Midi-Pyrénées à partir des autres départements, on notait encore des trafics de produits pétroliers depuis les raffineries ou les dépôts de l'Aude et de l'Hérault (10% des tonnages) et, portant sur plus de 10 000t/an également, du plâtre venant de Seine-Saint-Denis, des fruits et légumes de Seine-Maritime et des détergents de l'Hérault.

Au départ de la région, toujours pour les envois de plus de 3 tonnes à plus de 150 kilomètres confiés à des

transporteurs publics, la dispersion n'était pas moins grande, que l'on considère la nature des marchandises, leurs origines ou leurs destinations géographiques. Le poste le mieux représenté était celui des minéraux et des matériaux de construction (30% des tonnages), mais l'on distinguait aussi une vingtaine de flux portant sur plus de 10 000 tonnes chacun au départ des grands établissements industriels de Midi-Pyrénées (usines d'aluminium d'Auzat et de Castelsarrasin, verrerie d'Albi, papeteries de Saint-Girons, produits chimiques ou métallurgiques de Viviez,..), ou des carrières exploitées pour fournir des pierres de taille (Catus dans le Lot, Lacrouzette près de Castres...), voire de centres expédiant des produits agricoles frais (légumes et fruits de Moissac, lait de Rodez) ou conditionnés (confitures de Biars dans le Lot)... Pour aussi importants qu'ils soient, ces flux n'en éclataient pas moins et se morcelaient en fonction d'une clientèle très dispersée sur l'ensemble du territoire national. Qu'on en juge par l'exemple de la verrerie ouvrière d'Albi ou par celui des usines de confitures de Biars-sur-Cère.

Au cours de l'année 1978, si l'on se réfère aux résultats de l'exploitation informatique des feuilles de route, la Verrerie d'Albi a confié aux transporteurs publics routiers un peu plus de 50 000 tonnes (bouteilles et flacons) ce qui a nécessité 3100 voyages de camions à destination de 143 communes différentes. Les flux les plus importants, vers Marseille et Bordeaux, atteignaient à peine 5 000 tonnes, suivis de quelques autres assez fournis vers St Ouen (2700), Sète (2600) Volvic (2000), Blanquefort (1800) et Perpignan (1600), mais la grande majorité se situait entre 100 et 500 tonnes.

La variété des destinations était encore plus grande pour les expéditions des conserveries de Biars-sur-Cère dans le Lot qui portaient pourtant sur 35 000 tonnes. Chaque envoi ne comptant en moyenne que 9 tonnes, il fallut pour cela mobiliser plus de 3600 camions afin d'acheminer les marchandises vers 263 communes réparties entre 63 départements! Et, sur une seule relation, en cherchant bien, on trouvait plus de 1000 tonnes (1056).

b) l'organisation géographique.

L'analyse des transports routiers pour compte d'autrui révèle donc surtout, comme on pouvait s'y attendre, l'extraordinaire diversité et la complexité des liens qui unissent quotidiennement ou presque une foule d'établissements industriels et commerciaux dispersés dans la région Midi-Pyrénées à des clients ou des fournisseurs tout aussi nombreux et disséminés sur l'ensemble du territoire national, l'essentiel du trafic confié à la route s'effectuant toutefois à l'intérieur du grand Sud-Ouest. Chacun de ces établissements industriels ou de ces entrepôts de gros et de demi-gros semble posséder

son propre horizon géographique, le plus souvent sans rapport avec les limites régionales. Mais la superposition de tous ces flux permet cependant de faire d'intéressantes remarques à propos de l'organisation de l'espace régional.

Les marchandises transportées pour compte d'autrui à plus de 150 kilomètres et déchargées en Midi-Pyrénées sont destinées à 39% au département de la Haute-Garonne et au moins à 30% à l'agglomération de Toulouse. Or, ce département ne fournit que 27% des expéditions. Cette constatation et l'observation minutieuse des flux concernés incitent à proposer une interprétation qui peut s'avérer féconde pour des recherches ultérieures sur l'économie régionale.

Cette interprétation a été suggérée par l'étude des migrations interrégionales de population ayant pour origine ou destination Midi-Pyrénées dont les grands flux rappellent étrangement ceux décrits ci-dessus pour les transports publics de marchandises.Or, il s'avère, on le verra (cf. chapitre suivant) que si l'exode régional est alimenté par les villes et les campagnes, l'immigration en Midi-Pyrénées ne le compense vraiment, et au-delà, que dans l'agglomération toulousaine: les migrations interrégionales se soldent ainsi par un excédent bénéfique à la croissance démographique de la métropole régionale alors qu'elles laissent un déficit dans pratiquement toutes les autres villes.

Tout semble indiquer qu'un processus semblable préside aux échanges interrégionaux de marchandises confiées à des transporteurs publics routiers. Les expéditions se font directement à partir des lieux deproduction qu'il s'agisse d'envois des établissements industriels des mines ou des carrières, des centres de collecte des produits agricoles. Toulouse n'y contribue que pour une part qui correspond parfaitement à son "poids" économique et démographique en Midi-Pyrénées.

Au contraire, en sens inverse, il semble bien que les marchandises sont acheminées prioritairement vers la métropole régionale, vraisemblablement pour être redistribuées dans la région, soit par des transporteurs publics opérant en zone courte ou en zone de camionnage, soit par des transporteurs privés, les grossistes toulousains possédant leurs propres véhicules.

Cela se vérifie d'autant plus nettement qu'il s'agit de trafics à longue distance, dont tout laisse à penser qu'ils portent sur des produits plus rares, à la différence des trafics avec les régions limitrophes dont beaucoup sont assimilables aux échanges internes à Midi-Pyrénées et dont le caractère interrégional tient souvent au découpage adopté pour établir la statistique. Ainsi, l'agglomération toulousaine induit 35% des expéditions vers l'Aquitaine et en reçoit 31%. Par contre, elle n'alimente que 3,9% du trafic à destination de

Rhône-Alpes, mais reçoit 45% des tonnages expédiés de cette région vers Midi-Pyrénées. Et il en va de même avec la région Ile de France, les proportions s'établissant respectivement à 3,5 et à 58,3%!

L'analyse, marchandise par marchandise, confirme d'ailleurs cette interprétation. L'exemple des conserves alimentaires est particulièrement révélateur: les entreprises de Midi-Pyrénées en confient 56 000 tonnes aux transporteurs publics, les envois s'effectuant à partir des lieux de production, Capdenac (2700t) et Villefranche-de Rouergue (3200) en Aveyron, Castelsarrasin (500t) ou Montauban (1500t) en Tarn-et-Garonne, et, on l'a vu, Biars-sur-Cère dans le Lot (35 000). Toulouse n'en fournit que 1600 tonnes. Par contre, aux arrivées qui portent sur 60 000 tonnes au moins, c'est Toulouse et sa banlieue qui reçoivent plus de la moitié du trafic (28 000 t), les départements voisins, Ariège (400t) et Gers (280t) n'étant pratiquement pas ravitaillés directement à la différnce des départements plus éloignés comme l'Aveyron et surtout le Lot (7200t) dont le commerce de gros alimentaire s'organise autour des entrepôts de Mercues près de Cahors, et surtout de Vayrac (Economats du Centre) et des Quatre-Routes (Société SODAL). Cela suggère bien sûr l'idée qu'une partie des marchandises reçues à Toulouse est ensuite redistribuée dans la zone d'influence directe de la ville — par des transports pour compte propre?— seules les zones moins facilement accessibles depuis la métropole de Midi-Pyrénées recevant directement leurs approvisionnements soit par l'intermédiaire de gros entrepôts rayonnant surtout un département et souvent situés au chef-lieu (Tarbes, Albi, Montauban), soit par le canal de grossistes moins puissants répartis entre plusieurs villes moyennes(Villefranche-de Rouergue, 1900t; Millau, 686t; Rodez 661t; Capdenac 191t; par exemple, pour l'Aveyron).

Lorsqu'il s'agit d'un produit plus banal encore, ou plus encombrant, comme c'est le cas pour les ciments, les plâtres, les tuiles ou les briques, le rôle de Toulouse s'affaiblit au contraire et l'on ne compte plus les communes qui reçoivent directement ces chargements, parfois de très petites villes ou même de gros bourgs (Mazères, Le Fossat, Ax-les-Thermes ou Saverdun en Ariège).

Il en va différemment pour des produits rares et une sélection sévère s'opère alors dans le semis des villes. N'apparaissent alors en dehors de Toulouse que quelques rares villes-maîtresses de la région. Midi-Pyrénées reçoit ainsi par la route quelques 11 000 tonnes de pneus venant de la Somme (1350t), de l'Indre-et-Loire (1530t), de la Haute-Marne (1030t), de l'Allier (1300t) et, bien sûr, du Puy-de-Dôme (3400t), ce qui correspond à la localisationdes différentes usines françaises de la branche. Ces chargements se répartissent dans la région à raison de 70% pour Toulouse, le reste, en quantités pratiquement égales,étant acheminé vers six autres villes seulement , soit de 3 à 500 tonnes, vers Foix, Rodez,

Auch, Tarbes, Albi et Montauban.

Et l'on pourrait multiplier les exemples, le traitement informatique des feuilles de route permettant de distinguer plus de 400 catégories différentes de marchandises. Cette nomenclature excessivement détaillée qui avait tout pour rebuter le chercheur plus soucieux d'en tirer une information synthétique, se révèle donc riche de suggestions. On ne peut donc que regretter l'abandon de cette exploitation par le Comité National Routier depuis 1979: les microfiches qui en étaient issues pouvant servir de support à un très important travail de recherche géographique qui aurait comblé d'aise les adeptes de méthodes quantitatives.

Ainsi, dans l'écheveau de ces flux routiers qui se croisent, se superposent et s'enchevêtrent, il n'est pas impossible de déceler une logique plus "régionale" qu'il ne semblait au premier abord et que confirmerait peut-être, si elle était possible, l'étude des transports de marchandises pour compte propre. Une logique "régionale" qui s'appuie selon les cas sur Toulouse seule, sur Toulouse et les principales villes moyennes de Midi-Pyrénées, ou sur l'ensemble de l'armature urbaine. Mais une logique qui ne s'impose vraiment que pour certains flux "entrants", confirmant, une fois encore, que cette organisation pyramidale de l'espace régional répond surtout aux besoins d'intervenants extérieurs à Midi-Pyrénées,—entreprises, administrations...— soucieux d'y écouler le plus rationnellement possible leurs produits et leurs services, beaucoup plus qu'à une volonté des responsables économiques et politiques locaux.

IV. LE RENFORCEMENT DE L'ORGANISATION REGIONALE AUTOUR DE TOULOUSE
UNE ORGANISATION IMPOSÉE DE L'EXTÉRIEUR

Si l'étude des transports révèle souvent en Midi-Pyrénées une cohésion de l'espace régional beaucoup plus forte qu'on ne le dit parfois, elle montre aussi que les grands traits de l'organisation de cet espace n'ont guère été altérés au cours du dernier demi-siècle. Le plus souvent, l'évolution récente les a même accusés, renforçant le "poids" sinon le pouvoir de l'agglomération toulousaine, et accentuant le rôle de relais des influences extérieures joué par une dizaine de villes moyennes. Cette permanence des hiérarchies et des solidarités héritées du siècle précédent est d'autant plus remarquable qu'elle correspond à une période où l'économie et la société régionales ont connu de profonds bouleversements. Or, on ne saurait invoquer pour l'expliquer les contraintes d'un système de transports dont les infrastructures, durablement inscrites dans l'espace, auraient protégé des situations acquises. L'extraordinaire développement des transports routiers permettait, au contraire, de remettre en question la répartition des hommes et des activités sur le territoire. Force est de constater que cela n'a joué, mais de façon de plus en plus nette depuis le milieu des années 1960, qu'au sein d'aires urbaines toujours plus étendues et diffuses, autour de Toulouse en particulier, sans toutefois remettre en question l'organisation régionale d'ensemble. Il faut donc admettre que celle-ci répondait assez bien aux besoins du mode de production dominant ou qu'il s'en accommodait, ce qui limitait les possibilités de l'infléchir, fût-ce au nom d'une politique d'aménagement du territoire que l'on pensait plus conforme aux aspirations profondes d'une majorité de la population concernée.

1. Le renouveau démographique.

Après un siècle de déclin au cours duquel la région Midi-Pyrénées avait perdu le quart de ses habitants par les effets conjugués de la dénatalité et de l'émigration, le renouveau démographique qui s'est esquissé dès le début des années 1950 semblait paradoxal et de nombreux observateurs l'analysaient avec scepticisme alors que d'autres y trouvaient une raison d'espérer un retour (?) à la prospérité économique.

Dans la période qui suivit immédiatement la première guerre mondiale, quelques départements de Midi-Pyrénées, le Tarn, les Hautes-Pyrénées, et surtout la Haute-Garonne, avaient enregistré les premiers signes d'une reprise démographique, mais, globalement, cela avait tout juste permis de stabiliser la population régionale légèrement au-dessous de 2 millions d'habitants, effectif qui était encore le sien en 1954 (1 975 000 habitants). En moins de quarante ans ensuite, entre 1954 et 1982, chaque recensement confirmant la tendance, Midi-Pyrénées a gagné 350 000 habitants, soit pratiquement l'équivalent de ce qu'elle avait perdu depuis la fin du XIX° siècle.

Au début des années 1950, avec une population vieillie (16% de plus de 65 ans en 1954), la région pouvait difficilement, sans apport extérieur, par le seul jeu du mouvement naturel, assurer le renversement durable d'une tendance séculaire au dépeuplement. Le "baby-boom" qui affectait alors l'ensemble de la population française y était relativement amorti du fait de la structure par âges: l'excédent naturel ne laissa qu'un excédent de 44 000 individus entre 1954 et 1962. Mais cela fut suffisant pour assurer une croissance démographique de 3,6% pendant cette période car, dans le même temps, les migrations laissaient un solde positif presque aussi important (+36 000), alors que pendant l'entre-deux-guerres, le déficit naturel annulait les effets d'un solde migratoire redevenu légèrement excédentaire.

Périodes	Solde naturel	Solde migratoire	Total
1954-1962	+44 000	+36 000	+80 000
1962-1968	+36 000	+91 500	+127 500
1968-1975	+26 000	+67 000	+ 93 000
1975-1982	- 2 300	+58 800	+ 56 500
1954-1982	+103 700	+253 300	+357 000

Tableau n°48 . Solde naturel et solde migratoire dans la croissance démographique de Midi-Pyrénées. (1954 - 1982)

Source. INSEE.

Pendant que s'affaiblissait l'excédent naturel, le solde migratoire a joué un rôle déterminant pour assurer la poursuite de la croissance démographique. Entre 1962 et 1968, il y contribua pour 70% dans des circonstances il est vrai exceptionnelles entraînant le retour en métropole des populations d'Afrique du Nord: en 1968, on dénombra quelques 73 000 rapatriés d'Algérie installés en Midi-Pyrénées depuis le recensement précédent de mars 1962. Le renouveau démographique pouvait donc sembler précaire car l'on ne pouvait ignorer qu'entre 1962 et 1968, le bilan

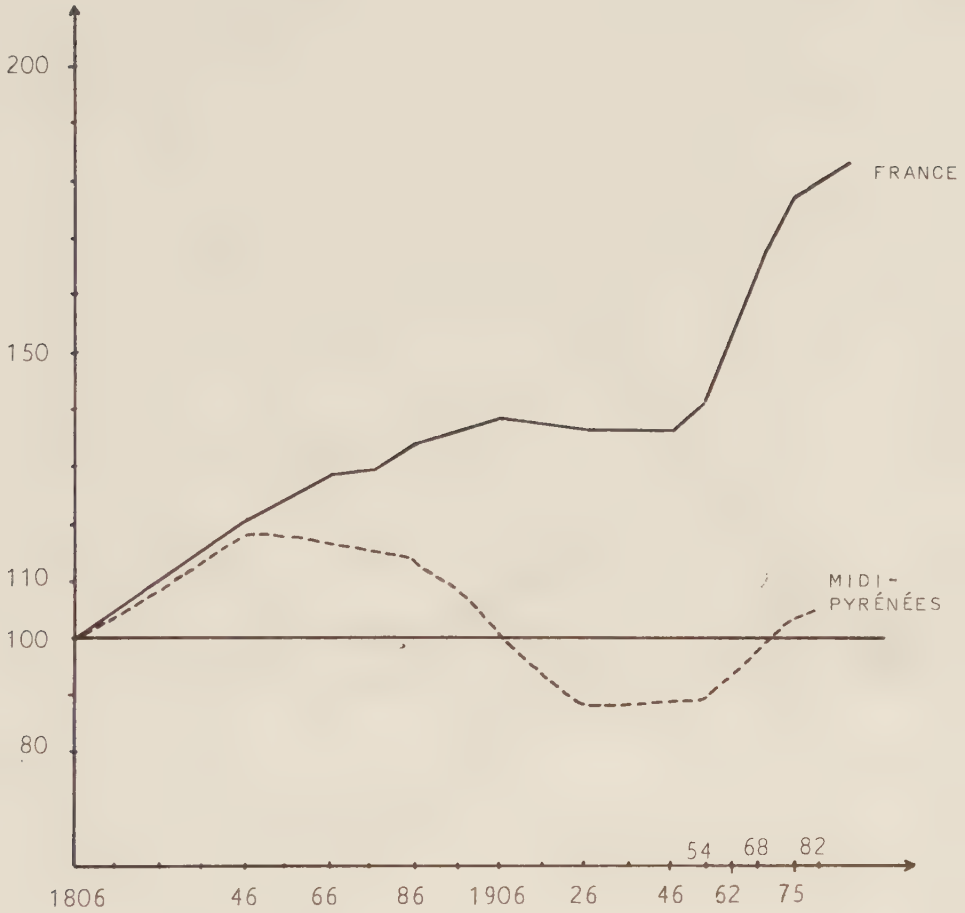


FIG. 43. EVOLUTION COMPARÉE DE LA POPULATION EN FRANCE ET DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1806-1982).

– INDICE 100 EN 1806 –

Source. Recensements.

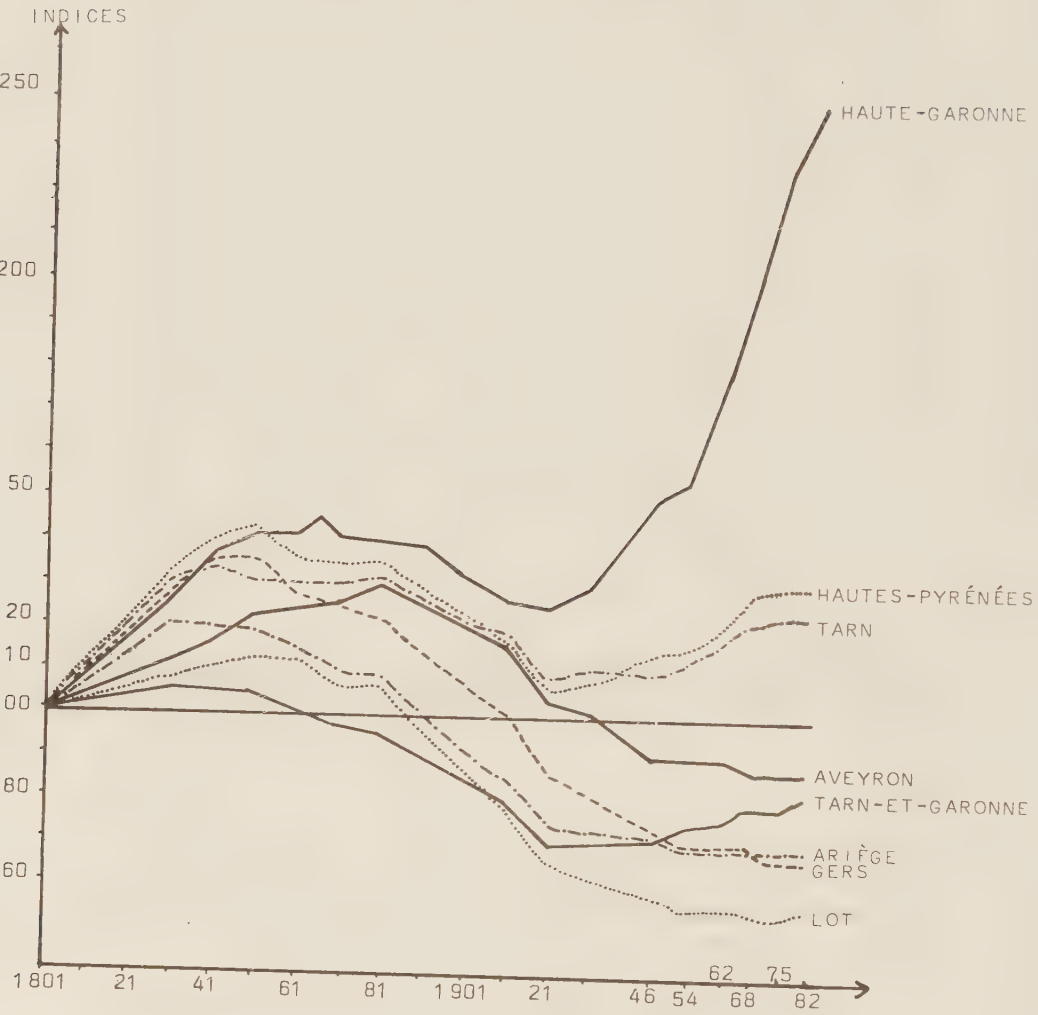


FIG. 44 . ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1801-1982).

— INDICE 100 EN 1801 —

Source. Recensements

des migrations interrégionales à l'intérieur du territoire français s'était soldé par une perte de 10 400 habitants pour Midi-Pyrénées. A un moment où la natalité diminuait rapidement (14,6‰ en 1966), il semblait vraisemblable que les apports extérieurs se tarissant, la population régionale risquait de connaître une nouvelle phase de stabilisation voire de déclin relatif. Il n'en fut rien.

En effet, dans un premier temps, entre 1968 et 1975, l'appel à la main d'oeuvre étrangère laissa un solde des échanges avec l'étranger de +53 000 personnes, alors que poursuivant son amélioration, la balance des migrations interrégionales donnait pour la première fois, elle aussi, un excédent de 14 000 individus. Et cette tendance s'est encore amplifiée entre 1975 et 1982, période au cours de laquelle l'excédent migratoire global pour la région s'est établi à +58 800 personnes, dont +48 000 sont à porter au seul crédit des migrations interrégionales.

Périodes	Immigration	Emigration	Solde
1954-1962	114 744	145 372	- 30 628
1962-1968	126 904	137 308	- 10 404
1968-1975	197 690	183 625	+ 14 065
1975-1982	202 800	154 860	+ 47 940

Tableau n°49 . Les migrations entre Midi-Pyrénées et les autres régionsfrançaises de 1954 à 1982.

Source. INSEE. Recensements.

Si l'on en juge par cette évolution résumée ici à grands traits, la situation s'est largement améliorée au cours des trois dernières décennies. Le renouveau démographique qui semblait bien précaire encore au début des années 1960, paraît aujourd'hui, malgré la chute de la natalité,et malgré la récession économique, reposer sur des bases plus solides. Midi-Pyrénées n'assure plus , comme ce fut le cas pendant près d'un siècle, le rôle de réservoir démographique pour des régions plus dynamiques du pays.

Avant de tenter d'expliquer les causes profondes, économiques et sociales, de ce renversement de tendance qui s'est confirmé à chaque recensement, il convient toutefois d'en saisir plus précisément les mécanismes démographiques, car il s'est accompagné d'un profond brassage de la population régionale dont la répartition a été largement modifiée.

2. Migrations et urbanisation.

a) la croissance urbaine.

Les villes ont été les grandes bénéficiaires de la croissance démographique contemporaine: en 1954, elles ne regroupaient que 41% de la population régionale; en 1982, elles en abritent 59,3%, soit 1 377 000 habitants, c'est-à-dire 565 000 de plus.

Dans un premier temps, toutes, et en particulier les plus petites d'entre elles, ont participé à ce mouvement général d'urbanisation. Mais la hiérarchie urbaine n'en a pas été bouleversée pour autant.

Villes	1954*		1982*	
	population	%	population	%
TOULOUSE	268 863	33,1%	541 271	39,3%
VILLES MOYENNES (+ de 15 000hab.)				
Tarbes	40 242		78 056	
Montauban	38 321		50 682	
Albi	34 693		46 181	
Castres	34 126		46 831	
Rodez	20 383		37 952	
Dècazeville**	13 785		21 925	
Millau	19 209		23 021	
Carmaux**	18 043		21 543	
Mazamet	17 070		27 770	
Auch	16 382		23 258	
Cahors	15 384		19 707	
Lourdes	15 829		17 425	
Pamiers			16 963	
Muret			15 238	
Total	289 465	35,6%	460 613	33,4%
PETITES VILLES				
-de 5 à 15 000hab.	141 283	17,4%	210 130	15,2%
moins de 5 000 hab.	112 585	13,9%	165 746	12,0%
TOTAL	812 200	100	1 377 760	100

* en 1954, communes; en 1962, agglomérations définies par l'INSEE

**en 1954, pour Decazeville, communes de Decazeville et d'Aubin ; pour Carmaux, communes de Carmaux et de Blaye-les-Mines.

Tableau n°50 . Les différentes catégories de villes dans la région Midi-Pyrénées, en 1954 et en 1982.

Source. INSEE. Recensements.

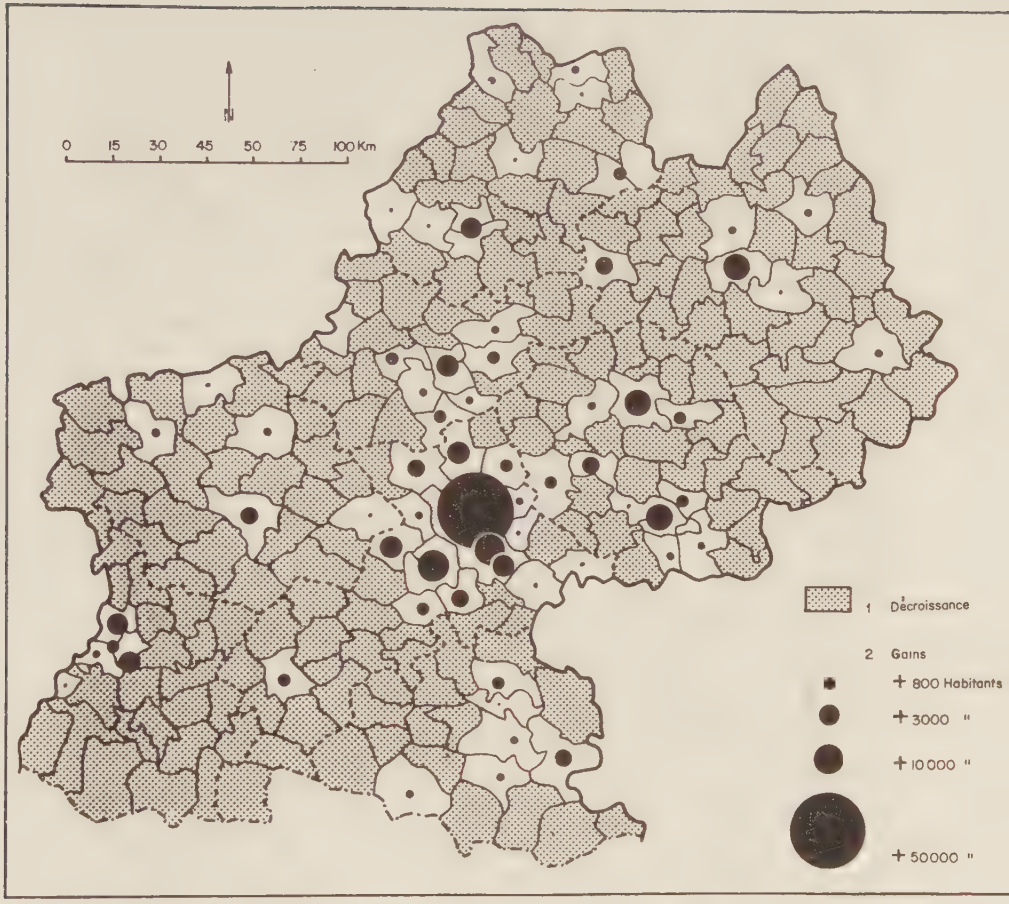


FIG.45 . L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES. 1968-1975 — PAR CANTON —

(les cantons d'une même unité urbaine ont été regroupés).

Sources. Recensements de 1968 et 1975

Le poids démographique de l'agglomération toulousaine (47 communes en 1982) s'est renforcé avec près de 40% de la population urbaine de Midi-Pyrénées en 1982 au lieu de 33% en 1954. Le rapport entre la métropole régionale et la plus grande des villes moyennes, Tarbes, n'a, quant à lui, pratiquement pas varié dans le même temps et s'établit toujours de 1 à 7. Ces villes moyennes, au nombre de 12 en 1954, si l'on associe Carmaux et Blaye ainsi que Decazeville et Aubin, comptaient alors de 15 000 à 40 000 habitants; elles sont 14 en 1982, entre 15 et 80 000 habitants, les deux moins peuplées , Pamiers et Muret, s'étant simplement ajoutées à ce groupe récemment. Malgré cet apport, le poids de la catégorie des villes moyennes a un peu diminué puisqu'elles ne regroupent plus que 33,4% des citadins de Midi-Pyrénées au lieu de 35,6% en 1954.

Dans le détail, la hiérarchie urbaine a toutefois subi des retouches révélatrices. Le temps n'est plus où, peu ou prou, toutes les villes participaient à la croissance démographique de la région. Entre 1962 et 1968, Decazeville et Carmaux ont subi les premiers effets des choix énergétiques du gouvernement qui impliquaient un repli de la production charbonnière nationale: les deux agglomérations furent alors les seules qui perdirent de la population en Midi-Pyrénées, Decazeville surtout (-13,7%), touchée beaucoup plus tôt que Carmaux (-2,5%).

Entre 1968 et 1975, les cas de déclin démographique ont été moins exceptionnels. Carmaux et Decazeville dont le dépeuplement se confirma furent rejointes par Millau, Mazamet, Lourdes, Lannemezan, Castelsarrasin, Moissac, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau et Rabastens, si l'on s'en tient aux seules agglomérations qui comptaient alors plus de 5 000 habitants. Cette liste est suffisamment explicite: la crise qui affectait dès cette époque certaines branches industrielles anciennement représentées dans la région hypothéquait le développement de nombreuses cités. Certes, l'industrie ne compromettait pas systématiquement la croissance démographique des villes dont elle dominait l'activité, mais fort rares étaient les cas où l'on pouvait lui attribuer un rôle prépondérant dans les progrès de l'urbanisation. Entre 1962 et 1968, dans quatre des agglomérations de plus de 7 000 habitants seulement, Graulhet, Capdenac, Figeac et Lavelanet, le solde des emplois industriels (créations moins suppressions, bâtiment et travaux publics inclus) l'emportait sur celui des emplois tertiaires.

Dans un contexte de croissance urbaine ralentie pour l'ensemble du pays, le mouvement s'est encore amplifié depuis; entre 1975 et 1982, 23 des 35 agglomérations de plus de 5000 habitants ont perdu de la population. Outre celles déjà touchées précédemment, à l'exception de Castelsarrasin (+1,6%), on trouve tous les centres industriels qui avaient résisté jusque là — Lavelanet (-7,5%), Lannemezan (-12,2%), Saint-Girons (-6,1%), Graulhet (-3,9%), Pamiers (-3,4%)... — mais aussi des villes moyennes aux fonctions plus équilibrées avec un fort secteur industriel tout de même — Bagnères-de-Bigorre (-3,9%), Figeac (-4,1%), Castres (-0,6%), Tarbes (-1,0%)... — et, quelques autres, plus nettement tertaires — Cahors (-2,6%), Foix (-2,2%)...

N'échappent à ces bilans négatifs, parfois de peu (Auch: + 0,3%), que quelques chefs-lieux aux fonctions "régionales" plus affirmées — Rodez (+6,3%), Albi (+2,1%), Montauban (+5,5%) — et, dans le bas de la hiérarchie urbaine des agglomérations de plus de 5000 habitants, de petits centres de services pour le monde rural qui les entoure, comme Fleurance, Caussade, Revel, Lavaur, Villefranche-de-Rouergue ou Saint-Affrique. Très ralentie par rapport aux périodes antérieures, la croissance de Toulouse (+2,9% correspondant à un gain de 15 200 habitants) apparaît donc plus que moyenne.

Il conviendrait toutefois de nuancer sérieusement ces résultats car les unités urbaines définies par l'INSEE sur la base de la morphologie des agglomérations ne rendent pas compte des phénomènes de périurbanisation qui, depuis une dizaine d'années, ont pris une ampleur exceptionnelle, au point que l'on a parlé de "rurbanisation" pour désigner l'installation de populations "urbaines" dans de vastes auréoles encore "rurales" autour des villes. Contrairement à ce que l'on pouvait imaginer, après deux "chocs pétroliers" qui ont considérablement renchéri le coût des déplacements quotidiens, la croissance urbaine à la périphérie des agglomérations ne s'est pas ralentie. Certaines cités comme Muret, Auterive ou Labruguière ont ainsi continué de gagner des habitants dans la mesure où elles se sont trouvées incorporées dans des zones urbaines très étendues dont le centre se trouvait relativement éloigné (Toulouse, Castres), et ceci malgré la crise qui affectait au même moment certaines de leurs activités (Labruguière). Aujourd'hui, toutes les villes, et même de modestes bourgs possèdent leurs "banlieues" qui échappent, par leur nature même, à une saisie statistique correcte (**218**).

Quoi qu'il en soit, dans le contexte d'une crise économique qui s'aggrave et qui touche prioritairement l'industrie, les tendances antérieures se sont accentuées: l'inégal dynamisme démographique des villes de Midi-Pyrénées s'explique de plus en plus par la place qu'y occupent les activités tertiaires.

b) Les processus de l'urbanisation.

L'apparente stabilité de la hiérarchie urbaine régionale pourrait laisser croire que la concentration des habitants dans les villes s'est effectuée selon un processus simple par des migrations successives conduisant la population des campagnes vers les petites villes, puis de ces dernières vers des centres plus importants et vers Toulouse. La réalité est beaucoup plus complexe comme le révèle l'étude attentive des migrations à partir des résultats des recensements de 1968 et de 1975.

On s'attachera ici, sauf exception, aux seules migrations à l'intérieur du terroire français, car pour les migrations internationales on ne connaît vraiment que les flux d'arrivée grâce au recensement, le volume de l'émigration étant très grossièrement estimé en confrontant l'ensemble des autres données démographiques disponibles.

L'exode rural — qui affecte les populations résidant hors des agglomérations urbaines définies par l'INSEE —

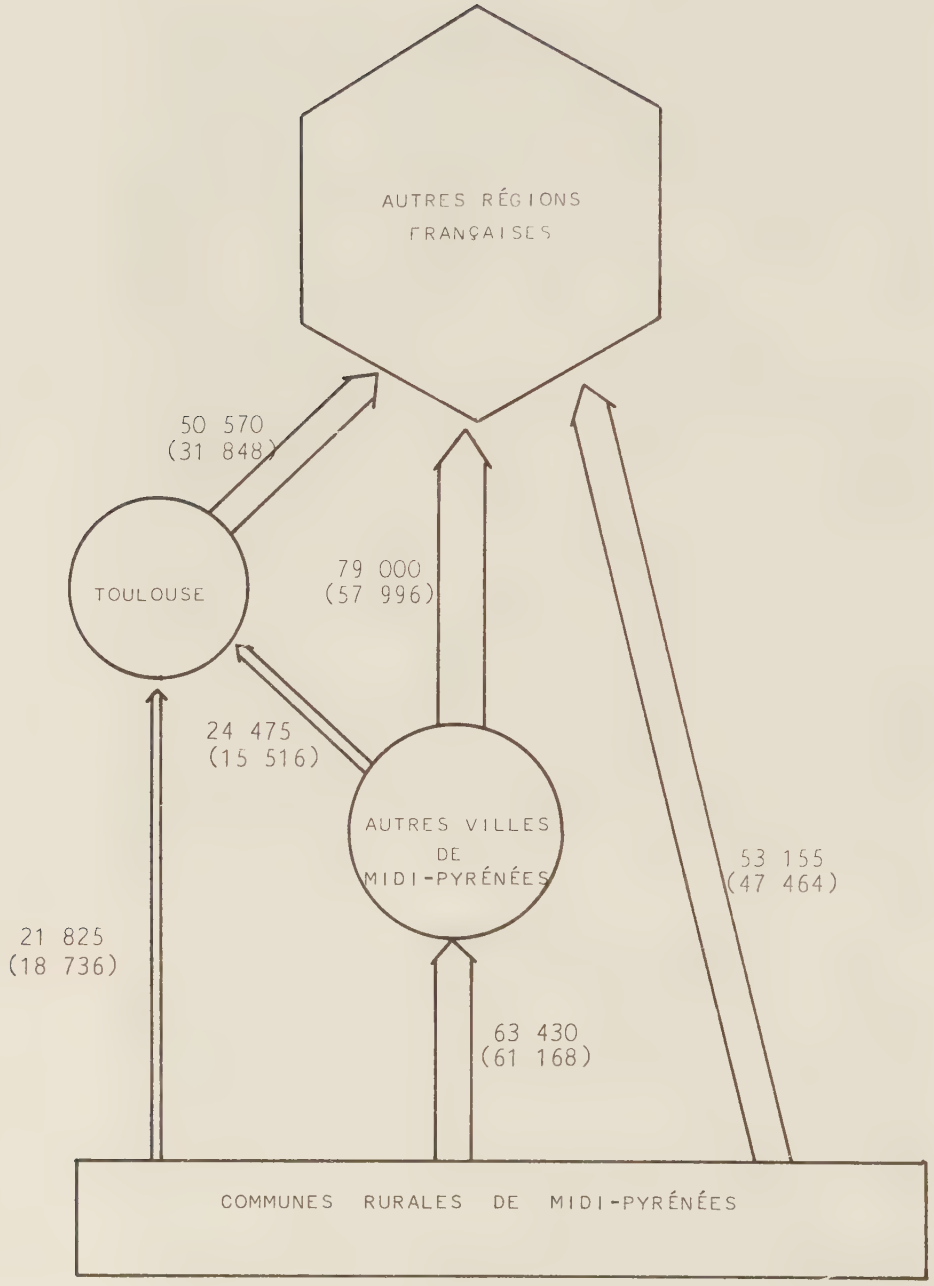


FIG. 46. LES GRANDS FLUX MIGRATOIRES ENTRE 1962 ET 1975.

(à l'exclusion des migrations ayant pour origine ou destination des territoires situés hors métropole)

Le premier nombre indique le volume des flux entre 1968 et 1975, le second, entre parenthèses, celui de la période 1962-1968.

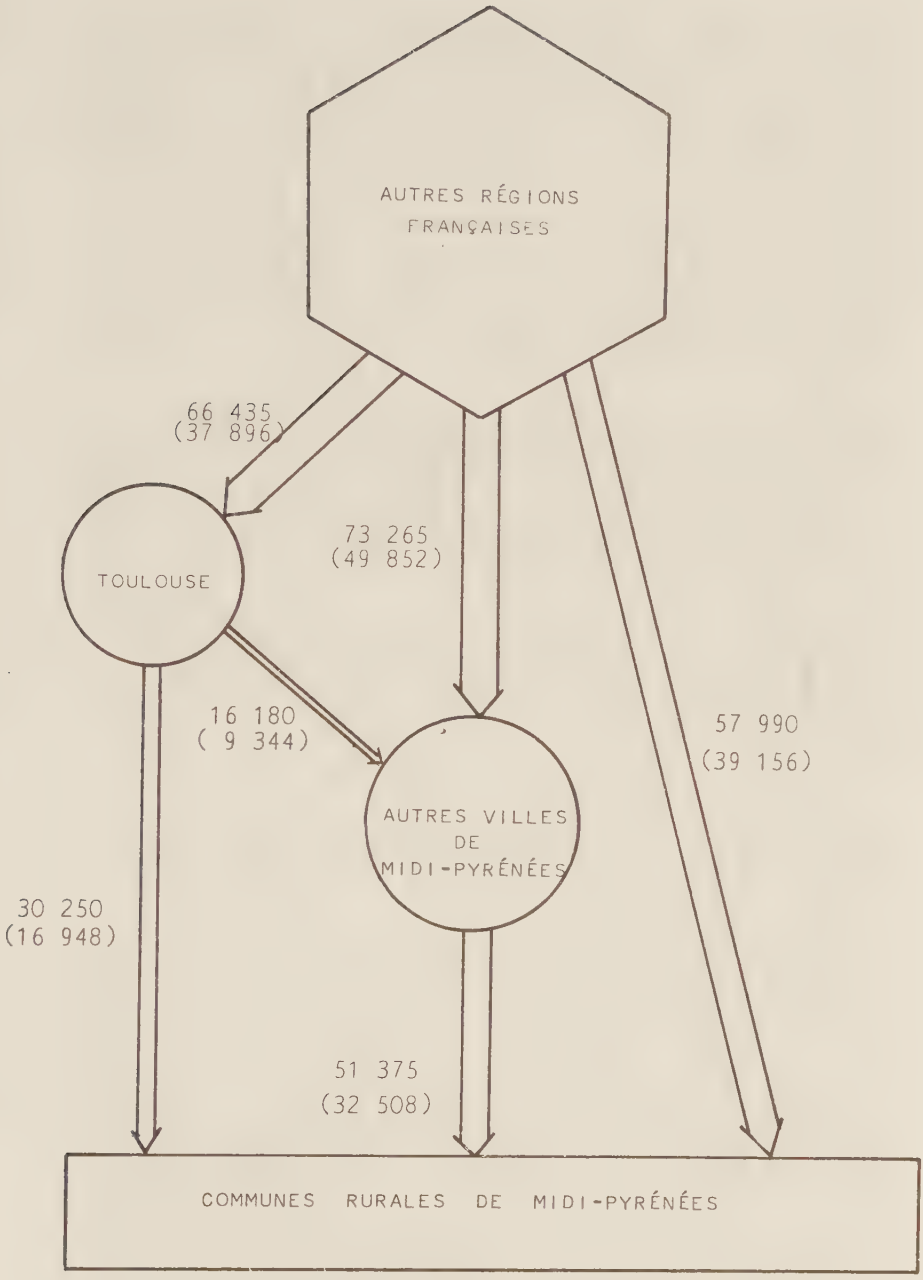


FIG. 46 . (SUITE)

Source. *Recensements de 1968 et 197*

alimente deux flux principaux: l'un vers les villes de la région (60%), souvent les plus proches de la commune d'origine; l'autre vers le reste du pays (40%). Toulouse n'exerce pas une attraction particulière sur ces migrations; d'un recensement à l'autre, son agglomération ne recueille que 20% environ des habitants qui résidaient antérieurement dans une commune rurale de Midi-Pyrénées, plus de la moitié venant d'ailleurs des communes rurales de la Haute-Garonne. Globalement, les autres villes de la région profitent de cet apport de population qui leur fournit en moyenne 40% de leurs nouveaux habitants, la proportion s'affaiblissant d'autant plus, semble-t-il, que l'agglomération est plus grande : entre 1968 et 1975, 24,6% des immigrants d'Albi qui résidaient antérieurement en France sont venus des campagnes de Midi-Pyrénées, on n'en comptait que 21% à Tarbes et 19,4% à Toulouse.

Moins connu, l'exode urbain, alimenté par toutes les villes, est tout aussi important sinon plus pour l'analyse des processus d'urbanisation. Globalement, si l'on excepte Toulouse, l'ensemble des unités urbaines de Midi-Pyrénées perd ainsi d'un recensement à l'autre, soit en six ou sept ans, de 20 à 25% de sa population. L'ampleur du phénomène est confirmé par toutes les études monographiques. Le quart environ de ces migrations issues des villes conduit vers des communes rurales de la région et alimente souvent la croissance périurbaine en milieu rural. Mais, et c'est là leur originalité, la moitié échappe à l'attraction des autres villes de Midi-Pyrénées y compris à celle de Toulouse qui ne recueille que 15% de l'exode urbain alimenté par les petites villes et les villes moyennes. Entre 1968 et 1975, toutes les villes de Midi-Pyrénées réunies n'ont ainsi perdu au profit de la métropole toulousaine que 24 475 habitants, alors que trois fois plus (79 900) s'établissaient dans une autre région française où ils furent recensés en 1975. Ces pertes sont donc globalement supérieures aux gains qui résultaient de l'arrivée de populations résidant antérieurement dans les communes rurales de Midi-Pyrénées (63 440).

Quant à l'agglomération toulousaine, elle reçoit à peine 41% de ses nouveaux habitants de Midi-Pyrénées (20% des communes rurales, 21% des autres villes), l'apport des autres régions françaises l'emportant nettement (59%), toujours en ne considérant que les migrations à l'intérieur du pays. Mais l'exode urbain n'épargne pas davantage la métropole régionale que les petites villes et les villes moyennes: si 112 000 personnes dénombrées dans l'agglomération en 1975 (soit 22% du total) résidaient en France, mais dans d'autres communes, lors du recensement précédent en 1968, 97 000 autres avaient, dans le même temps, quitté Toulouse, soit pour s'établir ailleurs en Midi-Pyrénées (46 430) soit dans d'autres régions françaises (50 570). Au bout du compte le bilan des échanges de population avec Midi-Pyrénées était quasiment nul (-130) alors que les migrations interrégionales ayant pour origine ou destination Toulouse laissaient un solde positif de 15 865 personnes.

Tout cela confirme donc bien la complexité des processus de redistribution de la population à l'intérieur de la région et met en évidence le rôle prépondérant des migrations interrégionales. Alimenté par les communes rurales (29%), par Toulouse (27,5%) et par toutes les autres villes (43,5%), entre 1968 et 1975 — mais des proportions semblables se retrouvent pour la période 1962-1968 (**221**)—, l'exode régional a privé Midi-Pyrénées de 183 625 habitants en sept ans.

Mais les migrations interrégionales jouent un rôle tout aussi essentiel, sinon plus, en sens inverse: longtemps insuffisantes pour compenser l'exode régional, l'immigration en provenance d'autres régions françaises l'a emporté pour la première fois entre 1968 et 1975, laissant un solde de 14 065 personnes en faveur de Midi-Pyrénées alors que la turbulence démographique n'avait cessé de s'accroître.

L'immigration dans la région qui a progressé plus vite que l'exode régional se répartit fort inégalement: l'agglomération de Toulouse en fixe 33,6%, les autres villes 37,1% et les communes rurales 29,3%. Le bilan des migrations interrégionales se solde donc par un excédent de 15 865 habitants pour Toulouse, de 4835 pour les communes rurales, mais par un déficit de 6635 pour l'ensemble des autres villes.

Le résultat positif en faveur des communes rurales pour 1968-1975 contraste avec le déficit observé entre 1962 et 1968 (-8 308) et il faut sans doute le mettre au compte des phénomènes de périurbanisation qui se développent hors des périmètres d'agglomération. Les seules communes rurales de la Haute-Garonne y contribuent d'ailleurs pour 70%.

Se dessine ainsi un modèle migratoire qui éclaire les processus de l'urbanisation régionale. Recueillant une large part de l'exode rural, petites villes et villes moyennes de Midi-Pyrénées s'avèrent incapables de retenir leur population qui se renouvelle rapidement; elles sont à l'origine de forts courants d'exode urbain à destination d'autres régions françaises et, au bout du compte, elles perdent presque autant de population du fait des migrations interrégionales (-6 635) que par le jeu de leurs échanges démographiques avec la métropole toulousaine (-8 295). Cela se vérifie même pour les plus grandes d'entre elles dont on pourrait imaginer qu'elles sont plus aptes à résister à l'attraction toulousaine ou susceptibles de capter à leur profit des flux migratoires issus d'autres régions du pays. Entre 1968 et 1975, par exemple, Tarbes a perdu 1115 habitants à cause des migrations interrégionales et 475 seulement au profit de Toulouse. Dans le même temps, les échanges de population entre Albi et les autres régions françaises s'équilibraient à peu près (+350 habitants), mais le solde avec Toulouse était négatif (-740). Par rapport à la période précédente, (1962-1968), la situation était totalement inversée, Tarbes ayant alors gagné 608 habitants pendant qu'Albi en perdait 312 par le jeu des migrations interrégionales.

Des résultats que l'on ne peut manquer de mettre en relation avec le très net ralentissement de la croissance de Tarbes (+18,4% entre 1962 et 1968, +4,8% entre 1968 et 1975) et le dynamisme démographique confirmé d'Albi (+12,2% et +10,4%).

Si carence il y a, c'est donc au niveau des petites villes et des villes moyennes qu'il faut la chercher. De tailles trop modestes, aux activités insuffisamment diversifiées, ces unités urbaines ne peuvent ni retenir leur population, ni équilibrer l'exode qu'elles alimentent par une attraction "nationale". A Toulouse, au contraire, l'exode urbain est largement compensé par l'arrivée de nouveaux habitants venus d'autres régions françaises: en 1975, dans l'agglomération, ces derniers représentaient 58,7% de la population qui résidait antérieurement en France dans d'autres communes. La proportion des ces immigrants venant de l'extérieur de la région est beaucoup plus faible dans les autres villes; elle s'établit entre 35 et 45% pour les plus grandes, entre 25 et 35% pour les plus petites, si l'on excepte quelques cas de villes situées sur les marges de Midi-Pyrénées et pour lesquelles des migrations de proximité avec les départements voisins de l'Aquitaine ou du Languedoc-Roussillon sont comptées au titre des migrations interrégionales.

L'analyse géographique des migrations interrégionales — origines et destinations — confirme d'ailleurs ces différences de comportement. L'agglomération de Toulouse capte à elle seule 32% des flux migratoires alimentés par l'Ile de France à destination de Midi-Pyrénées, gagnant par le seul fait des échanges démographiques avec cette région 4 735 habitants entre 1968 et 1975. Il en va différemment pour la grande majorité des autres villes qui, globalement, ont un solde migratoire déficitaire avec l'Ile de France (-980), l'équilibre s'avérant toujours précaire, même pour les plus grandes (Tarbes: -265; Albi: + 285), et s'inversant souvent d'une période intercensitaire à l'autre. Et il en va de même pour les migrations avec la plupart des autres régions françaises éloignées, telle Rhône-Alpes, pour lesquelles n'interfèrent pas, comme c'est le cas avec l'Aquitaine ou le Languedoc-Roussillon, des migrations à courte distance sans doute peu différentes des migrations internes à Midi-Pyrénées.

A la différence de Toulouse, les villes moyennes de la région, presque aussi tributaires pour leur croissance des migrations interrégionales, profitent exceptionnellement et pâtissent le plus souvent de leurs échanges de population avec les autres régions françaises auxquelles elles fournissent plus d'habitants qu'elles n'en reçoivent en retour. Tout se passe donc comme si la redistribution de la population au sein même de Midi-Pyrénées dépendait en grande partie des caractères de l'immigration en provenance du reste du pays, cette dernière contribuant à accentuer les disparités déjà très fortes au sein du semis urbain entre Toulouse et les autres villes.

Villes	Immigrés venant d'une autre région française		en % de la population urbaine de Midi-Pyrénées (b)	a/b
	nombre	% (a)		
TOULOUSE	66 435	47,6	38,2	1,25
VILLES MOYENNES (+ de 20 000 hab.)				
Albi	5 255	3,8	4,4	0,85
Auch	2 130	1,5	1,7	0,87
Cahors	2 315	1,7	1,5	1,09
Carmaux	1 126	0,8	1,6	0,49
Castres	4 455	3,2	3,5	0,89
Decazeville	1 585	1,1	1,9	0,60
Mazamet	1 440	1,0	2,1	0,49
Montauban	4 415	3,2	3,6	0,88
Millau	1 920	1,4	1,7	0,78
Rodez	3 000	2,1	2,7	0,79
Tarbes	8 415	6,0	5,9	1,02
TOTAL	36 056	25,8	30,7	0,84
AUTRES VILLES	37 209	26,6	31,1	0,85
TOTAL	139 700	100	100	-

Tableau n°51 . La répartition de l'immigration en provenance d'autres régions françaises entre les villes deMidi-Pyrénées (1968-1975).

Source. INSEE. Recensement de 1975.

Le tableau ci-dessus, compte tenu des distorsions introduites par la situation de certaines villes périphériques (Tarbes), indique assez nettement, outre le contraste déjà signalé entre Toulouse et les autres villes, l'inégale capacité des centres urbains à fixer l'immigration extra-régionale. La faible attraction des villes industrielles (Decazeville, Mazamet, Carmaux) s'oppose au comportement des agglomérations les mieux pourvues en fonctions tertiaires. Et cela se vérifie d'ailleurs pour des villes plus petites; Foix qui n'abrite que 0,8% de la population urbaine de Midi-Pyrénées, recueille 0,9% de l'immigration extra-régionale qui s'est fixée dans des unités urbaines entre 1968 et 1975, alors que ses voisines, Pamiers ou Saint-Girons, avec respectivement 1,3 et 1,1% des citadins de la région, ne captent que 0,8 et 0,5% de cette immigration.

Malgré l'imprécision des renseignements statistiques en ce domaine, la composition socio-professionnelle et ce que l'on en sait par des enquêtes ponctuelles, laissent penser que l'immigration extra-régionale s'explique le

plus souvent par la nécessité de pourvoir des emplois contrôlés de l'extérieur, qu'il s'agisse d'emplois de fonctionnaires ou d'emplois appartenant au secteur privé, les mutations s'effectuant au sein de la même administration ou de la même société. Cela accréditerait l'idée que la croissance différentielle des villes de Midi-Pyrénées, et,en fin de compte, l'organisation de l'espace régional, dépendraient aujourd'hui peut être moins du dynamisme propre des activités locales que de choix extérieurs qui relèvent de la logique propre aux administrations et aux sociétés soucieuses de répartir le plus efficacement possible leurs services et leurs personnels entre les différentes régions du pays et à l'intérieur de chacune d'entre elles. Que l'on s'en inquiète ou que l'on s'en accommode, force est de constater qu'il n'y aurait là rien de surprenant compte tenu de l'évolution économique contemporaine.

L'inégale répartition de la population qui s'installe en Midi-Pyrénées, résidant antérieurement hors de France (52 780 personnes entre 1968 et 1975, dont 39 749 fixées dans des villes) contribue également à accentuer les contrastes de la hiérarchie urbaine. Mais, en ce domaine, on ne peut établir un bilan complet car les individus qui ont quitté la région pour s'établir hors du territoire métropolitain ne sont pas recensés. On ne connait donc avec précision que les flux d'arrivée.

Toulouse recueille plus de la moitié de ces flux et sa prépondérance est encore plus nette si l'on ne retient que les nationaux français établis antérieurement hors du pays (56,2%), ce qui témoigne sans doute du rayonnement international de certaines activités de l'agglomération (université, centres de recherche, établissements aéronautiques...). Quant aux étrangers recensés en 1975 et qui ne résidaient pas en Midi-Pyrénées en 1968, près de la moitié d'entre eux s'étaient fixés à Toulouse, les autres se répartissant de façon assez régulière en fonction de la taille des différentes villes, les plus forts contingents se trouvant à Tarbes (1123), Castres (870), Albi (607) et Rodez (564).

Si l'on en juge par les migrations interrégionales ou par celles qui sont issues de territoires situés hors métropole, de l'extérieur, Toulouse semble bien perçue comme l'agglomération d'accueil privilégiée en Midi-Pyrénées. Le doit-elle à l'attraction de ses activités ou à la nécessité pour les administrations ou les sociétés de trouver dans l'est aquitain un point d'appui pour mieux pénétrer dans l'espace régional afin de le gérer ou d'y trouver une clientèle nouvelle? Les deux facteurs ne s'excluent pas et ils contribuent vraisemblablement à donner à la démographie toulousaine des caractères originaux. Une originalité qui s'affirme davantage par le rôle qu'y jouent les migrations interrégionales et internationales dans la croissance urbaine plutôt que par une attraction exceptionnelle de la ville sur sa région. Contrairement à une idée reçue, Toulouse se

développe fort peu au détriment de Midi-Pyrénées, si l'on s'en tient aux données de la démographie, et l'on pourrait même regretter, compte tenu de la persistance d'un fort exode régional, qu'elle ne retienne pas davantage la population qui abandonne petites villes, villes moyennes et campagnes pour gagner d'autres régions du pays. C'est peut-être là le signe que la ville ne joue pas suffisamment son rôle de métropole régionale, un rôle que nul ne semble pourtant lui contester à l'extérieur et qui lui vaut de fixer en priorité les grands flux migratoires interrégionaux et internationaux.

L'analyse des processus migratoires pour les périodes 1962-1968 et 1968-1975 confirme donc largement l'hypothèse avancée par B.Kayser dès 1967:

> *" Comment donc ne pas affirmer, comme une hypothèse de travail.... que Toulouse, capitale de Midi-Pyrénées, appartenant désormais de plus en plus à l'espace national tout entier, devient une ville nationale plus que régionale, donc une véritable métropole d'équilibre? Sans doute l'examen des processus de l'urbanisation a-t-il montré qu'au niveau des courants démographiques, en tout cas, la domination de Toulouse sur sa région s'avérait imparfaite et que la hiérarchisation urbaine n'était peut-être, dans celle-ci, qu'une vue de l'esprit. Mais on peut penser désormais que l'avenir de la structure régionale au niveau de l'armature urbaine est en bonne voie puisqu'il dépend justement de l'intégration renforcée de la métropole dansle circuit général des hommes, des biens et des décisions."*
>
> B.Kayser. (**215**). P.129.

Sans doute faudrait-il nuancer un peu aujourd'hui certaines des constatations précédentes relatives à la neutralité de Toulouse dans l'évolution démographique régionale. Certes, entre 1978 et 1975, les échanges de population entre l'agglomération toulousaine et le reste de Midi-Pyrénées ont laissé un solde quasiment nul (-130). Mais cela masque semble-t-il des phénomènes qui ne peuvent être ignorés et qui annoncent peut-être de nouveaux rapports démographiques entre la ville et sa région.

L'attraction de Toulouse s'exerce fort inégalement sur la population des différents départements de Midi-Pyrénées: si l'agglomération capte de 19 à 26% de l'émigration en provenance des départements voisins (Ariège, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne), elle n'intercepte que 10 à 12% des flux migratoires interdépartementaux qui naissent en Aveyron, dans le Lot ou les Hautes-Pyrénées. Alors qu'il n'y a aucun rapport apparent entre l'intensité de l'émigration à partir de ces sept départements et la proximité de Toulouse, il semble évident que l'affaiblissement de l'attraction toulousaine favorise l'intensification de l'exode régional. Ceci tendrait donc à confirmer que loin d'accélérer le dépeuplement de sa région, la métropole contribue au contraire à freiner un peu l'exode régional dans les zones où son influence est la plus nette.

Mais si la région ne fournit à l'agglomération de Toulouse que le tiers de ses immigrés (immigration en provenance d'autres pays exclue), elle recueille par contre presque la moitié de ses émigrés. Cette redistribution de la population toulousaine s'effectue toutefois de façon fort inégale entre les communes de la Haute-Garonne situées au-delà des limites de l'agglomération (64%) et les autres départements.

Les migrations de Toulouse vers son département et principalement vers les communes rurales témoignent à n'en pas douter de l'extension contemporaine en dehors de l'unité urbaine statistique de l'urbanisation des campagnes périphériques. Hors de la Haute-Garonne, les émigrés de Toulouse se répartissent presque également entre les villes (55%) et les campagnes (45%) et les trois-quarts d'entre eux ne vont pas au-delà des départements voisins (Ariège, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne).

Origine ou destination	Immigration	Emigration	Solde
Haute-Garonne (sauf Toulouse)	15 980	29 675	+13 695
-dont communes rurales	10 145	22 720	+12 575
Autres départements			
Ariège	4 400	3 160	- 1 240
Aveyron	3 180	1 325	- 1 855
Gers	4 830	2 095	- 2 735
Lot	2 325	1 405	- 920
Hautes-Pyrénées	3 365	1 770	- 1 595
Tarn	7 000	3 960	- 3 040
Tarn-et-Garonne	5 220	3 040	- 2 180
Ensemble	30 320	16 755	-13 565
TOTAL GENERAL	46 300	46 430	- 130

Tableau n°52 . Bilan des migrations entre l'agglomération de Toulouse et les départements de la région Midi-Pyrénées. (1968-1975)

Source. INSEE. Recensement de 1975.

Si les migrations de population entre Toulouse et Midi-Pyrénées laissent un solde pratiquement nul, elles n'en provoquent donc pas moins dans les autres communes de la Haute-Garonne des gains appréciables (+13 700 habitants entre 1968 et 1975), presque du même ordre que les pertes cumulées de tous les autres départements de la région du fait de leurs échanges de population avec Toulouse (Tableau 52). Tout se passe en effet comme si l'émigration de quelques milliers de Toulousains au-delà des limites de l'agglomération, dans l'auréole périurbaine, aboutissait à une redistribution de la population régionale par l'intermédiaire de Toulouse. Cette redistribution s'opère au détriment de tous les départements dont le bilan des migrations avec la métropole régionale se solde par une perte de 13 565 habitants, modeste certes, mais supérieure à celle qui résulte pour eux des seules migrations interrégionales (-10 790).

Tout cela incite donc à nuancer un peu le jugement précédent sur la neutralité de Toulouse dans l'évolution démographique régionale. Si la croissance de l'agglomération toulousaine s'effectue sans contribution apparente de sa région, elle provoque cependant un brassage de la population de Midi-Pyrénées qui aboutit en fait à densifier l'auréole périurbaine de la métropole, accentue le dépeuplement de certains départements ou contrarie l'essor des autres. Et le phénomène est encore plus net si l'on analyse la composition des différents flux. Les nouveaux habitants de l'agglomération toulousaine originaires de Midi-Pyrénées sont plus jeunes et ont un taux d'activité plus fort que les personnes qui, en sens inverse, quittent Toulouse pour s'installer dans les villes et les campagnes de la région au-delà de l'auréole périurbaine. Nul pour les échanges de population totale, le solde des migrations de population active à l'intérieur de la région laissait un excédent de 1600 personnes entre 1968 et 1975 dans la seule agglomération toulousaine, et là encore les phénomènes périurbains masquaient l'ampleur du déséquilibre, l'excédent atteignant 5 500 personnes, pour les seules migrations de population active entre cette même agglomération toulousaine et l'ensemble des départements de Midi-Pyrénées à l'exception de la Haute-Garonne: la différence allait presque en totalité aux communes rurales de la Haute-Garonne où des Toulousains de plus en plus nombreux élisent désormais résidence.

Sans atténuer pour autant le rôle décisif des migrations interrégionales dans les processus de l'urbanisation en Midi-Pyrénées, il semble donc que, par les migrations qu'elle attire ou qu'elle induit, l'agglomération toulousaine facilite aussi, de plus en plus, la concentration de la population régionale, sinon à l'intérieur de ses propres limites, tout au moins dans une vaste zone urbaine dont elle est le centre.

Mais tout cela indique surtout, contrairement à certaines idées reçues, une mobilité assez considérable d'une population qu'on dit volontiers réfractaire au changement. En

1975, 28% des personnes recensées en Midi-Pyrénées déclaraient avoir changé de commune de résidence au cours des sept années précédentes, et 46% n'occupaient plus le même logement! Un habitant sur dix s'était installé dans la région depuis 1968 alors que 8% de ceux qui y résidaient en 1968 en étaient partis. On ne s'étonne donc pas que 48,6% seulement des habitants de la Haute-Garonne soient nés dans le département, les 52,4% restant étant originaires des autres départements de Midi-Pyrénées (13,6%) et surtout d'autres régions françaises (20,2%) ou nés hors du territoire métropolitain (17,6%).

Pas plus que le développement des transports routiers qui ouvrait de nouvelles possibilités pour la vie de relation, la mobilité accrue de la population n'a modifié les grands traits de la hiérarchie urbaine, la confortant plutôt et en accusant les contrastes.

3. L'évolution de la population active: la redistribution de l'emploi régional.

Le renouveau démographique ne s'est pas accompagné d'une croissance de la population active dans la région Midi-Pyrénées: au recensement de 1975, on comptait même moins d'actifs ayant un emploi qu'en 1954. Mais cette stabilité apparente cache d'importants changements qui ont affecté la répartition des emplois entre les différentes branches d'activité et leur distribution dans l'espace.

Evolution	Agriculture	Industrie	Tertiaire	Total
1954-1962	- 85 752	+ 17 641	+ 35 785	- 42 326
1962-1968	- 71 886	+ 24 395	+ 53 295	+ 5 704
1968-1975	- 76 248	+ 13 315	+ 68 117	+ 5 184
TOTAL	-243 786	+ 55 351	+157 197	- 31 438
1975-1982*	- 18 930	- 8 247	+ 84 605	+ 35 520

* estimations INSEE pour 1982

Tableau n° 53. L'évolution de la population active dans la région Midi-Pyrénées de 1954 à 1982.

Source. INSEE. Recensements de 1954, 1962, 1968 et 1975. Estimations au 1er janvier 1982.

Secteurs	Emplois		
	1954	1982	1954-1982
Agriculture	46,2%	15,8%	- 65,8%
Bâtiment et T^x Publ.	6,5%	9,2%	+ 9 %
Autres industries	19,7%	20,7%	+ 56,6%
Tertiaire	27,6%	54,3%	+ 92,8%
Ensemble	100	100	+ 0,9%

Tableau n°54 . L'évolution de l'emploi dans les grands secteurs d'activité entre 1954 et 1982.

Source. INSEE. Recensement de 1954. Estimations au 1.1.1982.

Le secteur agricole a été très durement touché. En vingt ans, il a perdu 243 000 actifs, soit près des deux tiers de l'effectif recensé en 1954,et la régression s'est maintenue à un rythme soutenu jusqu'en 1975.

Les créations d'emplois dans l'industrie et le secteur tertiaire n'ont pu qu'équilibrer progressivement ces coupes sombres dans la population active agricole. En ce domaine, la situation n'a pas cessé de s'améliorer. Alors que de 1954 à 1962 subsistait au niveau régional un déficit global de 42 000 emplois, c'est un gain un peu supérieur à 5 000 qui a été enregistré au cours de chacune des deux périodes intercensitaires suivantes. Mais, industries et activités tertiaires ont contribué très inégalement à ce redressement. Entre 1954 et 1962, pour trois emplois non agricoles supplémentaires, deux relevaient déjà du seul secteur tertiaire. Après 1962, ce dernier a encore renforcé sa suprématie et, entre 1968 et 1975, il contribua pour les trois-quarts à la croissance de l'emploi non-agricole, occupant en fin de période 49,5% de la population active régionale, soit une proportion très proche de la moyenne nationale en 1975 (51,4%).

Réduction accélérée de l'emploi agricole, faible dynamisme du secteur industriel, progrès spectaculaires des activités tertiaires, telles apparaissent donc les grandes tendances du marché de l'emploi en Midi-Pyrénées jusqu'à la crise des années 1970.

En effet, à partir de 1973, la région a subi les effets du retournement de la conjoncture économique qui affectait l'ensemble de l'économie nationale. Alors que les demandes d'emplois ne cessaient de progresser, les offres se sont brutalement réduites au cours de l'année 1974. En décembre de cette dernière année, les demandes non satisfaites atteignaient 38 575, soit une progression de 106% par rapport au mois de décembre 1972,et 48% d'entre elles émanaient de jeunes adultes ayant moins de 25 ans.

La situation s'est ensuite aggravée régulièrement et l'on comptait 88 500 demandes d'emploi non satisfaites à la fin de l'année 1982, bien que, contrairement, à ce que l'on pouvait craindre, le nombre d'emplois dans la région ait continué à augmenter: les estimations de l'INSEE au 1° janvier 1982 faisaient même état d'une progression de 35 500 emplois par rapport à 1975, soit en sept ans un gain presque trois fois supérieur à celui des quinze années précédentes marquées par une forte croissance économique. Ce résultat traduirait à la fois un net ralentissement du déclin de l'emploi agricole,et une diminution de la population active employée dans l'industrie, le secteur tertiaire continuant lui de créer suffisamment d'emplois non seulement pour compenser les pertes des deux autres mais pour provoquer une augmentation appréciable de la population active effectivement occupée. Pour cette raison sans doute, entre 1975 et 1982, la distorsion s'est accentuée entre la croissance de l'emploi féminin (+32 450) et celle de l'emploi masculin (+2 980), mais la proportion des femmes parmi les demandeurs d'emplois reste néanmoins prépondérante (58%).

Très sensible dans l'industrie, la crise économique n'a donc fait qu'accentuer jusqu'à présent le caractère un peu paradoxal de l'évolution contemporaine de Midi-Pyrénes, qui semble avoir reposé essentiellement sur la multiplication des activités tertiaires, pendant que l'agriculture s'engageait sur la voie d'une mutation difficile et que l'industrie affrontait la dure loi d'un marché plus concurrentiel ou subissait le contrecoup des restructurations du capitalisme.

4. La mutation de l'agriculture et ses conséquences.

> *"Une société quelque peu apathique et découragée de petits polyculteurs attardés... est en voie d'être remplacée par une société beaucoup plus contrastée...C'est cependant l'impression de crise qui domine. Ces campagnes sont inquiètes dans tous les sens du mot: insatisfaites, agitées, anxieuses."*
>
> R.Brunet. (**173**) p.665.

Vingt ans après, ce constat que dressait R.Brunet au terme de sa thèse sur les campagnestoulousaines conserve toute sa force. Amorcée dans les années 1950, la mutation agricole, tantôt rapide, tantôt hésitante, a progressivement modifié l'espace rural régional.

En moins de deux décennies (1954-1975), l'agriculture de la région a perdu plus de la moitié de ses bras. Si, en 1954, elle demeurait la clé de voûte de la vie régionale en occupant 47% de la population active, sa place n'a cessé de se réduire depuis: 37% en 1962, à peine plus de 15% aujourd'hui. C'est en moyenne quelques 10 000 emplois qui ont ainsi disparu chaque année.

Cet exode agricole s'est accompagné d'une forte réduction du nombre total des exploitations: une sur deux a disparu entre 1954 et 1979 et les terres ainsi libérées ont permis d'améliorer peu à peu la taille moyenne de celles qui subsistaient ou qui se créaient: 14,8 ha en 1955, 23,6 aujourd'hui.

L'image traditionnelle de la petite exploitation familiale en polyculture s'est ainsi progressivement modifiée. Cependant la région demeure toujours caractérisée par la prépondérance des petites unités de production: sauf dans le Gers (41%), celles qui comptent moins de 20 hectares en surface agricole utilisée représentent encore plus de 50% de l'effectif total dans les autres départements, le record étant détenu par les Hautes-Pyrénées avec 75% (Recensement général de l'agriculture 1979-1980). L'importance sociologique de cette catégorie d'exploitations reste sans commune mesure avec son rôle économique réel. Elles ne regroupent en effet que le quart de la SAU régionale sans qu'il soit possible, le plus souvent, de voir dans cette distorsion la conséquence d'un système de culture particulier (cultures maraîchères, vigne...)

L'exode agricole n'a modifié que très lentement les structures foncières de l'agriculture régionale. En libérant des terres, vendues ou louées, il assure souvent la survie, parfois éphémère, d'exploitations moins marginales, beaucoup plus sans doute qu'il ne stimule efficacement la constitution d'unités de productions dynamiques. Renforçant encore les contrastes au sein d'un espace rural très hétérogène, ces dernières ne s'imposent vraiment que dans un nombre limité de régions agricoles, celles qui bénéficient des meilleures conditions naturelles et/ou qu'anime un solide réseau de bourgs et de villes: collines molassiques du Gers et du Lauragais, plaines de l'Albigeois et du Castrais, basses plaines de la Garonne et du Tarn, ainsi que, de plus en plus nettement depuis une dizaine d'années, la moyenne montagne aveyronnaise.

C'est là, à l'évidence que s'est le mieux affirmée la simplification des systèmes de cultures, privilégiant dans un large éventail polycultural ancien un nombre limité de spéculations: tantôt les céréales (blé-maïs) ou l'élevage bovin, tantôt des cultures plus intensives (fruits, légumes...). Aujourd'hui, la variété des productions régionales traduit davantage la spécialisation de petits pays qu'une diversité excessive au sein de chaque exploitation.

	Production annuelle moyenne	
	1962/1963/1964	1980/1981/1982
Blé	8 785 000 qx	11 880 000 qx
Maïs	5 530 000 qx	13 362 000 qx
Tournesol	40 900 qx	1 249 000 qx
Colza	69 000 qx	695 000 qx
Pommes	753 600 qx	2 235 000 qx
Pêches	481 000 qx	496 000 qx
Fraises	33 200 qx	53 300 qx
Vin	4 626 000 hl	5 705 000 hl
Lait	11 125 000 hl	17 400 000 hl

Tableau n° 55 . Evolution de quelques productions de l'agriculture dans la région Midi-Pyrénées.

Source. INSEE. Tableaux de l'Economie Midi-Pyrénées. 1968 et 1983.

Partout, après avoir vécu longtemps repliées sur elles-mêmes, les campagnes se sont ouvertes vers l'extérieur, livrant désormais sur le marché la quasi-totalité d'une production beaucoup plus abondante et de meilleure qualité, mais de plus en plus tributaires aussi des approvisionnements extérieurs. A l'aval comme à l'amont, pour transformer les produits agricoles ou les expédier, pour fournir engrais ou machines, de puissants groupes capitaliste ont largement profité des efforts et du travail de la population active agricole. Le processus et ses contradictions ont été souvent analysés; disons simplement qu'en Midi-Pyrénées, il a peut-être eu des effets encore plus saisissants qu'ailleurs en bousculant un monde rural figé depuis des décennies dans ses structures et ses pratiques.

Les rapports villes-campagnes s'en sont trouvés modifiés. Bien des villes et des bourgs sommeillaient depuis que la rente foncière n'y entretenait plus une bourgeoisie rentière du sol; leurs commerces et leurs services s'étiolaient souvent car les populations rurales environnantes leur demandaient peu, faute de ressources monétaires. Les nécessités nouvelles de la collecte des produits agricoles, les besoins diversifiés de la population rurale, spécifiques ou non de ses activités agricoles, ont vite fait sentir la nécessité d'un réseau de centres urbains mieux

équipés, facilement accessibles par les agriculteurs et correctement reliés au reste de la région et du pays. En ce domaine des traditions existaient, entretenues par les foires et les marchés périodiques, mais les possibilités nouvelles offertes par la circulation automobile laissaient très ouverte la compétition entre les nombreux villes et bourgs qui pouvaient prétendre jouer ce rôle. Encore fallait-il concilier les exigences des ruraux soucieux d'éviter de trop longs déplacements et celles des entreprises de collecte ou de distribution dont la rentabilité s'accommodait mal d'une trop grande dispersion. Le résultat fut souvent un compromis et, dans cette recherche de la meilleure organisation de l'espace rural, outre les villes déjà bien placées pour accueillir des activités au service du monde agricole plus nombreuses et plus variées, un certain nombre de centres plus modestes se sont imposés, complétant une trame urbaine trop lâche parfois ou bénéficiant de l'essor d'une entreprise locale travaillant pour l'agriculture (coopérative agricole, laiterie...). Une véritable redistribution des rôles s'est progressivement esquissée: pendant que disparaissaient commerces et services quotidiens installés dans les villages, des bourgs, souvent des chefs-lieux de canton que l'on fréquentait autrefois à l'occasion du marché hebdomadaire ou bi-mensuel, sont devenus le centre de déplacements quotidiens et, malgré le dépeuplement des campagnes environnantes, leur équipement commercial a pu s'étoffer et se moderniser grâce à une clientèle plus fidèle, recrutée dans un plus vaste rayon. Certains d'entre eux ont même accédé au rang de petites villes, jusques et y compris dans le voisinage immédiat de centres urbains plus importants. R.Calmes a décrit ce processus dans les Ségalas du Rouergue:

> *"Carmaux n'a pas empêché le développement de Tanus, ni Rodez, celui de Baraqueville...*
> *Tous les bourgs-centres se nourrissent du dépérissement commercial des communes agricoles et de l'étoffement de quelques affaires locales... Anciens ou récents, ces bourgs-centres ayant accédé au stade de petites villes et en assumant les fonctions sont les témoins d'une profonde transformation des campagnes qu'ils animent et les pivots d'une nouvelle organisation de l'espace. La richesse des campagnes environnantes trouve sa traduction dans leur aisance commerciale illustrée par le nombre, la taille des magasins et par la qualité des produits commercialisés."*
>
> R.Calmes.(**396**) pp.195-202.

Une véritable sélection s'est ainsi opérée dans le semis des bourgs et aux échelons inférieurs de la hiérarchie urbaine. Cela a suffi pour assurer la croissance de quelques petites villes dont les activités industrielles et artisanales ne suffisaient plus, depuis longtemps, à entraîner le développement. Tel a été le cas de Lavaur, de Caussade, de Revel ou de Villefranche-de-Rouergue, pour ne citer que les plus grandes, celles dont le dynamisme démographique entre 1975 et 1982 contraste avec la stabilisation voire la régression de la population dans une majorité d'agglomérations plus importantes.

Tous ces bouleversements, cette redistribution des rôles n'ont été possibles qu'à partir du moment où le plus grand nombre a pu échapper aux contraintes des transports collectifs. Ces derniers, tributaires d'infrastructures fixes (trains) ou pratiquement figés depuis l'établissement des plans départementaux de coordination (autobus) en ont subi les conséquences, on l'a vu, leurs services se révélant de plus en plus mal adaptés aux besoins de la société rurale et à la nouvelle organisation de l'espace. L'heure est sans doute venue aujourd'hui d'en repenser complètement le fonctionnement, sous peine de voir leur nombre diminuer encore. Or, des besoins existent car de nombreux ruraux sont, du fait de leur âge ou de leur condition sociale, privés de la possibilité de se déplacer autrement. La disparition des commerces les plus courants dans la plupart des villages au profit de ceux des bourgs plus éloignés les gêne souvent alors qu'ils ont des possibilités nouvelles d'accéder à des formes plus diversifiées de consommation bénéficiant peu à peu de ressources moins dérisoires grâce à une politique sociale moins indifférente à leur sort... tout cela les incite ou les oblige à fréquenter plus régulièrement les villes proches. Amorcée à l'initiative du Conseil régional de Midi-Pyrénées, au profit de quelques cantons encore plus isolés que d'autres, une politique en faveur des transports collectifs en milieu rural suppose donc l'étude préalable et la prise en compte de la nouvelle organisation de l'espace rural. Les premiers résultats obtenus révèlent souvent les bouleversements intervenus depuis trente ans. Des services nouveaux d'autobus ou de minibus que l'on croyait indispensables s'avèrent peu fréquentés alors que d'autres connaissent immédiatement un succès qui ne se dément pas. Les premiers conduisent vers de gros bourgs ou des petites villes avec lesquelles les relations étaient autrefois solides mais qui n'ont pas réussi à s'imposer dans la nouvelle armature urbaine au service du monde rural: les autres, au contraire, traduisent l'attraction grandissante de certains centres où se sont regroupés commerces et services.

Aux marges du Tarn-et-Garonne, sur le causse nord-ouest du Tarn (Penne-Vaour), la demande de déplacement vers Caussade est ainsi prépondérante alors que les liens plus traditionnels avec Saint-Antonin ou Cordes se sont nettement distendus. Caussade et Saint-Antonin avaient pourtant végété au sein de campagnes peu actives: la première avec 3 700 habitants pendant l'entre-deux-guerres ne parvenait pas à retrouver sa population du

début du siècle — 4 500 habitants en 1901 —; l'autre régressait régulièrement et après avoir compté 4500 habitants en 1886, faisant alors figure de petite ville, elle n'en abritait plus que 2 500 en 1931. Toutes deux étaient pourtant desservies par la voie ferrée, mais leur situation par rapport aux grands axes ferroviaires et aux grands axes routiers fut un facteur déterminant de différenciation. Privée de sa voie ferrée en 1955 après la fermeture de la ligne Montauban-Lexos qui avait été l'une des premières ouverte dans la région, Saint-Antonin a vu ses fonctions s'atrophier (1 830 habitants en 1982), alors que Caussade, beaucoup mieux située sur la grande voie ferrée électrifiée Toulouse-Paris, et sur la R.N.20., accueillait commerces et services qui renforçaient son attraction sur le monde rural, malgré la proximité de Montauban et l'absence de transports collectifs nouveaux.

Au bout du compte, c'est souvent en fonction de la possibilité d'établir des relations "régionales" ou inter-régionales faciles que s'est opérée la sélection entre la multitude de bourgs et de petites villes qui formaient un premier niveau peu différencié de la hiérarchie urbaine de Midi-Pyrénées depuis plus d'un siècle. Et cela se vérifie partout, y compris pour des organismes très modestes: des agglomérations de population mal situées par rapport aux axes routiers et ferroviaires périclitent au profit d'autres qui s'imposent au sein du monde rural: au nord-ouest de Carmaux c'est par exemple Pampelonne supplantée par Tanus que dessert la voie ferrée Carmaux-Rodez et la R.N.88. Mais l'exemple le plus connu grâce aux travaux d'H.Enjalbert (**563**), est sans doute celui de Baraqueville près de Rodez, qui compte 2120 habitants en 1982 et dont le territoire fut rattaché, jusqu'en 1973, aux deux communes de Carcenac et de Vors. Ce carrefour routier de premier ordre, proche de la voie ferrée Toulouse-Rodez, s'était imposé peu à peu à la fin du XIX° siècle depuis le moment où, pour les besoins de la poste, il avait fallu donner un nom à la trentaine de maisons établies à proximité. On s'accorda à les nommer non sans humour Baraqueville. Mais l'expansion vint surtout après 1962, indissociable des mutations qui affectaient alors le monde rural environnant.

> *"...l'extraordinaire renouvellement des activités agricoles, au moment où l'on passait de la motorisation à la culture intensive, rendait nécessaire une dimension nouvelle des échanges et des services. Il fallait amplifier le double transfert des produits du sol vers les marchés nationaux et des équipements vers les unités d'exploitation. Surtout, il fallait, pour une population qui s'était accrue et dont le niveau de vie s'était élevé, des services plus diversifiés, plus nombreux et d'un plus haut degré."*
>
> H.Enjalbert. (**563**) p.65.

Commerces, services publics et privés ont proliféré, entraînant à leur tour d'autres activités et la nécessité d'équipements importants ; la tardive autonomie administrative devrait permettre de repenser un peu l'agencement de cet espace urbain constitué de façon très empirique.

A des degrès divers, une fois reconnue la nécessité d'une organisation de l'espace rural plus conforme aux exigences de l'économie moderne, c'est donc en fonction des possibilités qu'ils offraient d'accéder facilement à l'ensemble du territoire national que certains bourgs et certaines petites villes se sont imposés pour former le premier niveau de l'armature urbaine régionale. Cette trame élémentaire, relativement régulière, dans l'étroite dépendance des activités agricoles, n'est guère perturbée par l'inégale distribution des villes plus importantes dont on aurait pu penser qu'elles cumuleraient des fonctions variées qui excluraient dans leur voisinage des centres de services plus spécifiques du monde rural. Il n'en est rien et, bien souvent, aujourd'hui, ces derniers reçoivent de la ville proche une impulsion nouvelle, la vague d'urbanisation périurbaine caractéristique des années 1970 y trouvant les premiers équipements nécessaires à de futures banlieues de plus en plus lâches.

Routes et voies ferrées tracées aux XVIII° et XIX° siècles ont ainsi fréquemment influencé la réorganisation contemporaine de l'espace rural. Mais l'on ne saurait oblier que leurs aménagements récents ou la décision de maintenir en exploitation certaines lignes de chemins de fer, sont avant tout liés aux trafics qu'elles supportent, c'est-à-dire aux activités industrielles et tertiaires dont la répartition entre Toulouse et les principales villes de Midi-Pyrénées, demeure, en fin de compte, fondamentale pour l'organisation de l'espace régional.

5. Les hésitations de l'industrie.

En 1975, les industries de Midi-Pyrénées occupaient le tiers de la population active régionale contre 26,2% vingt ans auparavant. Cette modeste progression relative n'avait pas permis d'atteindre la moyenne nationale (38,5%): avec 4,3% de la population totale du pays, la région ne regroupait que 3,3% des effectifs industriels, et la proportion n'a pratiquement pas varié depuis.

Branches industrielles	1954-1962	1962-1968	1968-1975	1975-1982
Bâtiment et T^x publics	+ 19 304	+18 277	- 6 608	+ 765
Industries extractives	- 2 972	- 2 597	+ 13 923	- 9 012
Autres industries	+ 1 309	+ 8 715		
Ensemble	+ 17 641	+24 395	+ 13 315	- 8 247

Tableau n°56 . Evolution de l'emploi industriel dans la région Midi-Pyrénées (1954-1982).

Source. INSEE. Recensements de 1954, 1962, 1968 et 1975. Estimations au 1.1.1982.

Par rapport à 1954, l'ensemble des industries régionales offrait donc,en 1975, 55 350 emplois de plus, qui se répartissaient de façon très inégale entre les différentes branches d'activité.

Les industries extractives ont subi de lourdes pertes, traduisant au plan régional les grandes options énergétiques nationales depuis le début des années 1960. Successivement les deux bassins charbonniers des Houillères d'Aquitaine ont été touchés par les plans d'adaptation des Charbonnages et, malgré les tentatives de reconversion. à Decazeville d'abord, à Carmaux ensuite,la réduction des effectifs de mineurs a brutalement stoppé la croissance urbaine puis entraîné ces villes vers le déclin. La production qui atteignait 2,2 millions de tonnes en 1958, était tombée à 1,6 Mt en 1970; elle n'est plus que de 950 000 tonnes en 1981, dont 250 000 tonnes pour la découverte de Decazeville et le reste pour Carmaux. Les 10 000 mineurs employés dans les deux bassins en 1954, dont 5 600 travaillant au fond, ont été les premières victimes de l'abandon progressif de l'exploitation: il n'en reste plus que 300 dans l'Aveyron et 2 400 dans le Tarn au début de l'année 1984, alors que de nouvelles menaces pèsent sur les gisements aquitains qui livrent un charbon jugé trop cher.Pour abaisser le prix de revient moyen — 913 francs la tonne en 1983 quand le prix de vente s'établit sur la base de 419 francs par référence au marché international — on envisage de ne poursuivre l'exploitation des gisements aquitains que dans des mines à ciel ouvert. C'est chose faite à Decazeville; à Carmaux, une telle solution permettrait de maintenir une production de 400 à 500 000 tonnes au prix d'investissements importants, mais son coût social serait particulièrement élevé et pourrait se solder par plus de 1 700 suppressions d'emplois.

Le bâtiment et les travaux publics ont connu par contre une progression spectaculaire jusqu'au début des années 1970. Globalement, entre 1954 et 1968, plus des trois-quarts des emplois supplémentaires du secteur secondaire

sont allés à cette branche qui regroupe encore aujourd'hui, malgré la crise, le tiers au moins des actifs de l'industrie régionale. Or il s'agit là, pour l'essentiel, d'une activité induite, dans l'étroite dépendance d'autres secteurs économiques fondamentaux.

A partir de 1972, bâtiment et travaux publics ont connu de sérieuses difficultés qui se sont fortement aggravées en 1974 et 1975. Calculés en fonction des heures ouvrées effectuées par le personnel ouvrier des entreprises interrogées, les indices d'activité sont passés entre mars 1972 et mars 1974 de 131,8 à 114,8 pour le bâtiment seul (base 100 en 1958), et de 134 à 89,6 pour les travaux publics (base 100 en 1970). Le solde des emplois pour la période 1968-1975 s'en est fortement ressenti, laissant un déficit important qui contrastait avec les excédents antérieurs. La situation ne s'est guère améliorée depuis et, avec une activité fluctuante, bâtiment et travaux publics sont tout juste parvenus à stabiliser les effectifs qu'ils emploient, l'embauche équilibrant bon an mal an les licenciements.

Dans les industries de transformation, l'évolution s'est faite en sens inverse. Alors que de 1954 à 1962, ces branches industrielles ne créaient qu'un emploi supplémentaire quand le bâtiment et les travaux publics en offraient six, elles l'ont emporté largement entre 1968 et 1975: en sept ans, le solde des emplois laissa un excédent plus de deux fois supérieur à celui des quinze années précédentes.

Il s'agit là bien sûr de chiffres globaux qui recouvrent des évolutions diverses et souvent incertaines ou hésitantes en fonction de la conjoncture économique. Le développement de l'aéronautique, des constructions mécaniques ou électriques contraste en effet avec la stagnation des industries chimiques ou le recul très sensible d'activités plus traditionnelles: textile, habillement, cuirs et peaux...

Mais le bilan régional de l'emploi industriel qui s'améliorait progressivement a été compromis par la crise économique, affectant inégalement les différentes branches, révélant aussi bien des faiblesses structurelles de l'industrie régionale ou accélérant simplement des évolutions déjà sensibles antérieurement.

a) les structures industrielles.
(bâtiment, travaux publics, industries extractives exclus)

L'analyse des structures industrielles révèle la place importante qu'ont toujours occupée une multitude de petits établissements. En 1972, sur un total de 10 000, plus de 8 000 employaient de 1 à 9 salariés, 1500 de 10 à 49, 375 de 50 à 200, et une centaine seulement plus de 200. Une telle répartition ne contrastait guère avec celle que l'on avait observée six ans auparavant lors d'un précédent recensement des établissements: tout au plus enregistrait-on un très léger tassement du premier groupe au profit des catégories intermédiaires.

Cette stabilité recouvrait en fait d'appréciables changements. Si l'on ne retient en effet que les établissements ayant eu au moins dix salariés à un moment de leur histoire entre 1955 et 1971, on constate que leurs effectifs ont progressé de 50% pendant cette période, l'effectif moyen passant de 48 à 61 (Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées, 1974, n°2). Mais surtout, 20% de ceux qui existaient déjà en 1955 ayant disparu, c'est plus du tiers des établissements de ce type fonctionnant en 1971 qui avaient été créés au cours des 15 années précédentes. Cette redistribution s'était accompagnée d'une diversification des branches représentées bien que la construction mécanique et la mécanique générale (25% des salariés), tout comme le textile et l'habillement (19%) aient conservé une place importante. Mais, dans le même temps, l'activité industrielle s'était concentrée autour du pôle toulousain, 36% des emplois créés dans les établissements industriels de plus de 10 salariés l'ayant été dans la ZPIU (Zone de Peuplement Industriel et Urbain)de Toulouse qui, en 1971, regroupait 33% de leurs salariés dans Midi-Pyrénées (47 000). Dans deux autres ZPIU seulement, celles de Castres et de Tarbes on en comptait au même moment plus de 10 000 — 15 200 à Castres-Mazamet, 10 000 à Tarbes — et dans quatre, de 4500 à 5000 — Albi-Carmaux, Decazeville, Millau et Lavelanet— , le tiers des salariés restant se répartissant dans des foyers industriels plus petits encore.

Grâce à des implantations nouvelles (Motorola à Toulouse, Laboratoires Fabre à Castres...) les plus gros établissements (plus de 200 salariés) avaient sensiblement renforcé leur rôle sur le marché régional de l'emploi à la fin des années 1960 et, en 1971, ils occupaient environ 40% des actifs travaillant dans les industries de transformation. C'est à leur niveau sans doute que se manifestaient le plus nettement les tendances de l'évolution contemporaine de l'industrie régionale, souvent masquées par l'inertie apparente des structures et des localisations.

Un bilan chiffré de cette évolution accélérée par la crise a été tenté par l'INSEE (Statistiques et Etudes, 1983, n°1). A la fin des années 1970, la moitié environ de l'industrie régionale dépendait d'entreprises contrôlées majoritairement par un groupe industriel d'envergure nationale ou internationale. De ces derniers, au nombre de 29, dépendaient 267 établissements industriels employant plus de 10 salariés, dont tous les établissements de plus de 1000 salariés répertoriés dans la région et la grande majorité (80%) de ceux qui en employaient de 500 à 1000. Les nationalisations de 1982 ont pratiquement doublé les effectifs salariés rattachés à des groupes publics qui contrôlent désormais le cinquième environ de l'emploi industriel de Midi-Pyrénées. Quant aux groupes étrangers, leur pénétration s'est accentuée au cours de la dernière décennie: après une vague de grandes implantations avant 1974, c'est davantage par la création ou

la prise de contrôle de petites unités deproduction qu'elle se manifeste depuis (Statistiques et Etudes, 1982,N°4). En 1980, ces groupes étrangers contrôlaient 10% environ de l'emploi industriel régional dans les entreprises de plus de 10 salariés.

Cette dépendance vis à vis des grands groupes capitalistes n'a cessé de progresser depuis un quart de siècle, mettant en jeu des processus complexes.

Certaines implantations ont, dès l'origine, été décidées par des sociétés extérieures à la région. C'est à ce prix, on l'a vu, que pendant la première guerre mondiale et pendant les années qui suivirent, Midi-Pyrénées a pu être dotée d'industries puissantes et modernes que ses représentants réclamaient depuis longtemps et que les bourgeoisies locales n'avaient pas réussi à créer, soit qu'elles n'en aient pas eu les moyens , soit qu'elles en aient redouté les conséquences pour leur position sociale. Mais par le jeu des fusions et des concentrations, beaucoup de ces établissements relativement anciens ont été peu à peu rattachés à des groupes nationaux voire multinationaux. Il en fut ainsi de l'aciérie de Pamiers qui rachetée d'abord par Commentry-Fourchambault-Decazeville en 1930, passa aux mains de la Société Métallurgique d'Imphy en 1954 puis de la Société des Forges et Ateliers de la Loire en 1963, avant d'être rattachée au groupe Creusot-Loire en 1970. Le même enchaînement s'est produit pour les usines d'aluminium de l'Ariège, de Lannemezan et de Castelsarrasin qui, après le regoupement des sociétés-mères, respectivement, Péchiney, Ugine et Cégédur, dépendent aujourd'hui du trust Péchiney-Ugine-Kuhlmann, formé en 1967 et nationalisé en 1982. Et l'on pourrait multiplier de tels exemples qui concernent le plus souvent les plus gros établissementsindustriels de Midi-Pyrénées: rapprochement Dassault-Bréguet (1970), intégration de l'usine Morane-Saulnier de Tarbes dans le patrimoine de la SNIAS, de l'usine d'électro-céramique de Bazet, près de Tarbes dans la CGE (Compagnie Générale d'Electricité), de la Compagnie Electroplastique du Rouergue installée près de Rodez, dans le groupe Robert Bosch de Stuttgart...

Les établissements déjà contrôlés par l'Etat n'ont pas échappé à une évolution du même ordre qui les a rattachés progressivement à des groupes publics aux ramifications multiples et aux stratégies complexes. Ainsi, l'ONIA de Toulouse est devenu APC (Azote-Produits chimiques) en 1967 dans le groupe EMC (Entreprise Minière et Chimique) où il était associé aux Potasses d'Alsace, avant d'être repris, dix ans plus tard, par Charbonnages de France-Chimie, groupe dans lequel il est resté en 1983, sous le nom d'AZD, après la réorganisation de l'industrie française des engrais. De la même façon, le regroupement progressif des entreprises de construction aéronautique à capitaux publics a conduit les usines toulousaines nationalisées en 1936, d'abord dans Sud-Aviation puis, en 1970, dans un ensemble plus vaste, la SNIAS (Société des Industries aéronautiques et spatiales).

Citons également les conséquences de la réorganisation des industries d'armement dépendant du Ministère de la Défense: la poudrerie de Toulouse (380 salariés) fait partie de la Société Nationale des Poudes et Explosifs (SNPE) créée en 1970, et les ateliers de fabrication de Toulouse (1300 emplois) et de Tarbes (3000) dépendent aujourd'hui du Groupement Industriel des Armements Terrestres (GIAT).

Moins spectaculaires mais peut-être plus révélatrices encore de l'établissement de nouveaux rapports de forces, apparaissent aussi les prises de contrôle par des groupes capitalistes extérieurs à la région d'affaires qui étaient restées aux mains de capitaux locaux jusqu'à une époque récente. Il s'agit là d'un processus fort ancien dont on retrouve les manifestations depuis le milieu du XIX° siècle et qui n'a jamais cessé vraiment, s'accélérant à certains moments lors des crises économiques en particulier. On citera à titre d'exemple le regroupement de l'industrie du ciment en Midi-Pyrénées sous la houlette du groupe Lafarge, qui contrôle depuis 1977, outre sa propre usine créée à Boussens en 1956 (650 000t/an), celles de Lexos (650 000t/an) et de Ranteil, près d'Albi (380 000t/an), beaucoup plus anciennes, ainsi que les établissements Zryd de Toulouse, spécialisés dans la fourniture de matériaux de construction. Au cours des deux dernières décennies, d'autres affaires régionales ont de la même façon échappé à des capitaux ou à des directions locaux, qu'il s'agisse d'une usine de construction mécanique de Castres rachetée par une filiale de la Régie Renault ou de certaines entreprises toulousaine du textile ou de l'habillement (Bidermann)...

Enfin, la dépendance globale de l'industrie régionale s'est également renforcée du fait de l'implantation de quelques gros établissements, créations décentralisées plutôt que décentralisations effectives. Cela fut dans un premier temps, au début des années 1950, à l'initiative du capital étranger (groupe McMillan), l'installation de la Cellulose d'Aquitaine à Saint-Gaudens, puis, presque au même moment, le choix de Labruguière par Isorel et Progil pour établir une usine fabriquant des panneaux en fibres de bois. Plus récemment, ce sont des sociétés spécialisées dans des branches en expansion, comme l'électronique, parfois qualifiées d'industries de pointe, qui ont recherché en Midi-Pyrénées des sites susceptibles d'accueillir les nouvelles unités de production qu'elles se proposaient de créer. Toulouse en fut la grande bénéficiaire, soit que ces sociétés aient été attirés par la proximité des usines aéronautiques (ITT-Cannon à Colomiers), soit qu'elles aient trouvé dans cette très grande ville une main d'oeuvre féminine habile et bon marché pour des tâches d'exécution comme le câblage, ce qui fut, semble-t-il, déterminant pour l'implantation de Motorola et de la Compagnie Internationale pour l'Informatique (CII) en 1968-1969. Dix ans plus tard, en 1979, c'est Renix, née

de l'association de l'américain Bendix et de Renault, qui a choisi Toulouse pour une usine fabriquant des composants électroniques pour l'automobile.

Ainsi, rares sont les grands établissements industriels de Midi-Pyrénées qui n'ont pas subi les effets, positifs ou négatifs, des restructurations contemporaines du capitalisme français ou international. Mais si le mouvement a pris une ampleur nouvelle au cours des deux dernières décennies, alimentant polémiques et réflexions plus approfondies sur ses conséquences sociales et culturelles, à un moment où l'idée régionale trouvait de nouveaux défenseurs, il n'a rien de très original. Depuis plus d'un siècle, depuis que le chemin de fer fut utilisé pour unifier le marché national, toute l'histoire de l'industrie en Midi-Pyrénées a été marquée par la confrontation entre des bourgeoisies locales aux moyens limités et des groupes capitaliste beaucoup plus puissants. Au gré des circonstances, en fonction de la conjoncture économique, ces derniers ont acquis le contrôle des affaires régionales qui leur semblaient dignes d'intérêt ou dont ils redoutaient la concurrence, n'hésitant pas, en d'autres occasions. à choisir Midi-Pyrénées pour y installer leurs propres établissements, profitant d'une énergie abondante (l'électricité hydraulique), d'une situation moins exposée en cas de conflit armé, ou tout simplement d'une main d'oeuvre abondante et peu exigeante.

Cette évolution a modifié la nature même des liens et des relations entre l'industrie régionale et le reste du territoire national. Rattachés à de grands groupes d'envergure nationale, la plupart des établissements industriels ne constituent plus que des éléments parfois très secondaires de firmes dont les espaces économiques sont à l'échelle de la France ou de l'Europe. Les liens qui les unissent à d'autres unités de production, souvent fort éloignées, l'emportent fréquemment sur ceux qu'ils tissent parfois au sein même de l'espace régional par le biais de la sous-traitance. G.Jalabert a parfaitement analysé ce phénomène pour l'industrie aéronautique. A Toulouse, les usines de la SNIAS participent en effet à des programmes de plus en plus complexes, dans le cadre d'une coopération internationale élargie:

> *" En définitive, l'Airbus est construit pour ses parties essentielles dans des lieux géographiquement très dispersés: Munich (partie centrale du fuselage), Brême (partie arrière) et Hambourg (dérive), Amsterdam (partie mobile de la voilure), Chester (partie fixe), Saint-Nazaire (avant du fuselage), Cincinnati (moteurs) et Toulouse (nez de l'avion et montage terminal)".*
>
> G.Jalabert. (**212**) p.90.

L'exemple est presque caricatural mais il se vérifie à l'échelle d'établissements de taille beaucoup plus modeste comme l'a révélé l'étude des transports de marchandises. J.P.Gilly et J.Savaric ont d'ailleurs fait les mêmes constatations en étudiant les stratégies des groupes étrangers en Midi-Pyrénées:

> *"L'essentiel de la production réalisée par les groupes étrangers en Midi-Pyrénées est destinée aux marchés français, européen ou mondial. Les cas d'implantation liés à l'existence d'un marché régional spécifique sont très rares...*
>
> *Les implantations étrangères s'insèrent dans les organisations complexes des groupes multinationaux avec division internationale des tâches et spécialisation des unités productives...*
>
> *Il y a presque toujours une déstruturation de l'établissement (ou de la filiale régionale): spécialisé dans certaines productions, il possède rarement une autonomie de gestion, un bureau d'études, une maîtrise de la commercialisation. Quand l'établissemnt correspond à une création, cette organisation est décidée dès l'origine par le groupe étranger. Quand l'établissement existait et tombe sous le contrôle d'un groupe, la spécialisation se fait par une intégration progressive au sein de l'organisation internationale."*
>
> J.P.Gilly et J.Savaric. Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées. 1982, n°4. pp.6-7.

Au fond , une césure fondamentale, qui pourrait aboutir à opposer deux types d'établissements,est peut-être en train de s'esquisser. D'une part, quelques grosses, voire très grosses usines, solidement intégrées à des groupes industriels géants et fonctionnant de plus en plus dans un espace discontinu de taille internationale. D'autre part,une foule de petits et moyens établissements qui, bénéficiant d'une main d'oeuvre abondante et peu qualifiée (anciens ruraux, immigrés) tendent à se spécialiser parfois dans la sous-traitance ou, le plus souvent, bornent leurs activités à des secteurs plus traditionnels, (délainage, textile...), en fait des secteurs où la rentabilité a toujours été beaucoup plus précaire.

Cette dualité commence d'ailleurs à imprimer sa marque dans l'espace géographique régional. Seules Toulouse et quelques rares villes moyennes parmi le faible nombre qu'en compte Midi-Pyrénées (Tarbes, Castres?), grâce à de bons équipements en services et communications, ont en effet réussi à attirer ou à retenir le premier type d'établissements.

b) *La crise contemporaine et ses conséquences pour l'organisation de l'espace régional.*

La variété des établissements industriels implantés dans Midi-Pyrénées ou la médiocrité de leurs liens ont souvent été dénoncés comme autant de facteurs qui nuisaient à la cohésion de l'espace régional. Au moment où certains s'efforçaient de penser le développement économique en termes régionaux afin de rendre aux problèmes sociaux et culturels une dimension plus humaine, plus solidaire, il semblait en effet que l'évolution des structures industrielles renforçait au contraire les forces centrifuges et désarticulait un peu plus une organisation socio-spatiale déjà bien fragile. En Midi-Pyrénées, on se sentait souvent plus solitaire que solidaire, et nul n'avait vraiment l'idée de se désigner à l'extérieur comme un "midi-pyrénéen", chacun sentant bien que son emploi, son niveau de vie, dépendait de plus en plus de décisions extérieures. Comment pouvait-il en être autrement quand près d'un salarié sur deux dans l'industrie dépendait d'un groupe possédant dans le pays ou à l'étranger de multiples établissements dont ils pouvaient à tout moment favoriser l'essor ou arrêter la production?

Mais cette situation n'avait pas que des inconvénients et on le voit bien aujourd'hui alors que la crise économique s'aggrave, dix ans après ses premieres manifestations aiguës en 1974. Des activités industrielles relativement autonomes les unes par rapport aux autres sont plutôt un atout car les difficultés d'une branche ou d'une usine n'entraînent pas ici, automatiquement, des réactions en chaîne compromettant l'ensemble de la vie économique de la région, comme c'est le cas ailleurs, en Lorraine par exemple.

Or, la crise frappe fort dans l'industrie et bien des faiblesses masquées en période de haute conjoncture se révèlent de façon cruelle aujourd'hui. Bien souvent, apparaissent au grand jour les conséquences d'une politique qui, depuis un quart de siècle, a orienté vers l'agglomération toulousaine la majorité des investissements, se contentant de maintenir à flot bien des établissements ou des affaires industrielles qui dominaient, parfois de façon exclusive, la vie de certaines petites villes et villes moyennes de Midi-Pyrénées. Or, lorsque la demande faiblit, lorsque la concurrence devient plus âpre, ce sont ces établissements et ces branches dont la productivité est restée médiocre, faute d'une modernisation coûteuse, qui sont les premières victimes des mesures d'assainissement économique. Toute l'histoire économique de la région le confirme, mais on oublie trop souvent de se référer, car on les connait mal, aux leçons d'un passé pourtant proche, en particulier à celles qu'inspire l'analyse de la grande dépression de la fin du XIX° siècle (Cf. 4° partie).

Dans les foyers industriels très spécialisés où cohabitent depuis des décennies des dizaines d'établissements aux activités similaires, la crise sévit durement qu'il sagisse du délainage à Mazamet, de la mégisserie à Graulhet, de la ganterie à Millau ou de l'industrie textile à Castres et Lavelanet.

Partout l'heure est au désenchantement souvent après de beaux succès qui avaient couronné les efforts entrepris dans les année 1960 et que l'on croyait suffisants pour envisager l'avenir avec optimisme.

A Millau pourtant, la menace s'était précisée très tôt. En 1964, la ganterie y employait près de 5 500 personnes, dont 3 300 à domicile, et livrait 400 000 douzaines de paires de gants, soit la moitié de la production nationale. En 1974, il ne sortait plus que 100 000 douzaines de 54 fabriques qui, en atelier ou à domicile, donnaient encore du travail à 1700 personnes. Le déclin s'est encore accentué depuis et les effectifs ne dépassent plus le millier aujourd'hui. Quant aux mégisseries qui semblaient mieux résister, elles ont été touchées à leur tour tout comme celles de Mazamet (800 salariés) et de Graulhet (2500 salariés).

Après avoir traité 1,6 million de douzaines de peaux en 1972, progressant régulièrement depuis le début des années 1950 (500 000 dz en 1954, 700 000 en 1960, 1 million en 1968), la mégisserie mazamétaine a fortement ressenti les effets de la crise et, en 1982, les trente usines spécialisées dans cette branche ont à peine retrouvé le niveau d'actité de 1960 (712 000 dz). Une évolution qui est étroitement liée à celle du délainage: stabilisées entre 65 000 et 70 000 tonnes entre 1960 et 1970, les achats de peaux avaient atteint un record en 1972 avec 105 000 tonnes; après une chute spectaculaire en 1974 (55 000t), la reprise de 1976 a été très éphé mère (80 000t) et depuis 1980, les achats stagnent autour de 55 000 tonnes par an.

Dans le sud-est du Tarn et dans le Pays d'Olmes qui regroupent près de 200 établissements de petites tailles, à l'exception de la Société Roudière à Lavelanet, l'industrie textile emploie 10 000 personnes soit 7% environ des effectifs industriels de Midi-Pyrénées. Face à une concurrence de plus en plus sévère, les entreprises avaient réussi à résister en se spécialisant et en se modernisant, entretenant entre elles des liens complexes de sous-traitance. Mais depuis 1974 les difficultés se sont accrues tant dans la filature que dans le tissage de la laine où pour les fils cardés et les tissus d'habillement elles assurent pourtant la moitié de la production nationale.

A ces foyers industriels spécialisés qui se caractérisent par la coexistence de nombreuses affaires souvent familiales, plus concurrentes que complémentaires dès que la conjoncture s'améliore, et souvent rebelles à une organisation collective même limitée, s'opposent en Midi-Pyrénées des centres tout aussi spécialisés mais dont

l'activité est dominée par un ou deux gros établissements. Depuis 1974, la situation n'y est guère meilleure. En effet, la plupart de ces établissements n'ont pas bénéficié d'une modernisation suffisante tant qu'il en était encore temps et ils se trouvent de ce fait condamnés lorsque les groupes qui en assurent le contrôle décident de réduire leurs capacités de production.

Certains avaient été sauvés une première fois, il y a dix ou quinze ans, au prix de fortes réductions d'emplois, car la bonne conjoncture de l'époque permettait de s'accommoder de leurs faiblesses. Il en avait été ainsi de la vieille usine métallurgique du Saut-du-Tarn, près d'Albi: après un premier dépôt de bilan en 1968, l'affaire avait redémarré grâce à une aide publique, sous la houlette de la "Nouvelle Société des Forges et Aciéries du Saut-du-Tarn". Elle employait encore 1100 salariés, en 1981, soit un millier de moins que dix ans auparavant, affrontant la crise grâce à des commandes très spécialisées (vannes pour oléoducs...), quand furent annoncés 350 suppressionsd'emplois préludant à son démembrement, aucun industriel ne se portant candidat pour sauver l'ensemble des activités.

S'amorce semble-t-il à Saint-Juéry, un processus qui a déjà provoqué l'éclatement de la société des Aciéries et Usines Métallurgiques de Decazeville (AUMD) en 1976. Cette société, qui avait permis de sauver la sidérurgie dans le bassin aveyronnais grâce à l'installation d'une aciérie à l'oxygène en 1969, a cédé la place à trois entreprises différentes: l'une, rattachée à Creusot-Loire a conservé l'aciérie (500 emplois), l'autre,la vieille usine métallurgique (250 emplois), un groupe d'ouvriers reprenant la branche mécanique (60 emplois).

Là encore, l'aggravation de la crise dans la sidérurgie française en 1982-1983 et les difficultés de Creusot-Loire, hypothèquent sérieusement l'avenir d'un foyer industriel bien mal situé.

Nationalisé en 1982, le groupe Péchiney-Ugine-Kuhlmann a souhaité ramener sa capacité de production d'aluminium en France de 400 000 à 250 000 tonnes, en ne conservant que deux sites en activité: Noguères et Saint-Jean-de-Maurienne. C'est donc à terme (1987?) la condamnation de toutes les usines de Midi-Pyrénées produisant de l'aluminium par électrolyse, c'est-à-dire Lannemezan (470 emplois), Mercus (45), Auzat (175) et Sabart (420), seule une fonderie modernisée étant maintenue sur ce dernier site.

Depuis quelques années, on le voit, et les exemples ne manquent pas, la crise économique générale se traduit par de graves difficultés pour la plupart des grands établissements anciennement implantés dans la région. Certains ont fermé (la SEUB à Boussens en 1979), d'autres sont menacés de fermeture (Ceraver à Bordères près de Tarbes), et très nombreux sont ceux pour lesquels on annonce de massives réductions d'emplois (APC à Toulouse, Cellulose d'Aquitaine à Saint-Gaudens) lors de chaque

"restructuration".

Au contraire, parmi les grands établissements modernisés ou créés récemment, la crise a le plus souvent des effets moins catastrophiques. Les difficultés ne manquent certes pas mais rares ont été les fermetures aussi spectaculaires que celle de l'usine Grunding, installée à Fleurance dans le Gers en 1975, employant plus de 500 salariés en 1978 et offrant alors l'image de la prospérité, puis brutalement condamnée en 1980 car elle ne correspondait plus, semble-t-il, à la stratégie internationale du groupe allemeand qui la contrôlait.

A Toulouse également, l'usine de la CII a souffert de la redistribution des cartes dans l'industrie électronique au plan national. Installée en 1969, elle s'inscrivait dans le cadre du Plan Calcul dont l'objectif était de doter la France d'une industrie spécialisée dans la fabrication d'ordinateurs. Alors qu'elle employait quelques 1700 salariés pour le montage des appareils Iris et Mitra, le rapprochement de la CII et de l'américain Honeywell-Bull, en 1977, l'a laissée en dehors du nouveau groupe, CII-Honeywell-Bull créé à ce moment-là. Devenue orpheline, elle a été reprise par Thomson après bien des hésitations et sous le sigle CITEC — Compagnie Industrielle pour les Techniques de l'Electronique— , avec une production diversifiée, elle n'emploie plus que 1200 personnes, en majorité des femmes.

Ces deux exemples ne sauraient faire oublier que, dans l'ensemble, les établissements implantés récemment dans la région ont assez bien résisté à la crise. Mais cela n'a fait que renforcer le poids de l'agglomération toulousaine où ils étaient le mieux représentés, attirés par une grande ville bien équipée, bien reliée avec le reste du pays et qui possédait avec les établissements aéronautiques un potentiel industriel plein de promesses. Certes l'avenir de ce secteur est longtemps resté et demeure tributaire de la conjoncture internationale comme l'a montré l'échec de l'aventure Concorde, mais le succès des programmes Ariane et Airbus indique que, malgré la crise, les risques étaient là moins importants qu'ailleurs. Autour de la SNIAS (7500 emplois en 1983), d'Airbus Industrie (1000) et de Bréguet-Dassault, ce sont quelques 160 entreprises dont 73 dans le seul département de la Haute-Garonne qui par le biais de la sous-traitance vivent aujourd'hui de l'industrie aéronautique: 43 en sont dépendantes à plus de 50% et 48 entre 25 et 50%. La décision de construire l'Airbus A 320, annoncée en 1984, venant après le lancement du programme d'un nouvel avion régional, en coopération avec l'Italie (ATR 42), à un moment où la récession frappait plus durement encore en d'autres secteurs comme la sidérurgie, la construction navale ou l'automobile, n'a fait que confirmer la relative protection dont jouissait en Midi-Pyrénées un grand nombre d'établissements toulousains.

La juxtaposition dans la région d'entreprises contrôlées de l'extérieur — ce qui n'a rien d'exceptionnel — mais peu liées entre elles, explique bien des phénomènes constatés dans l'étude des transports de marchandises. Chaque établissement un peu important requiert des liaisons régulières spécifiques qui échappent presque toujours à une logique régionale pour se développer à l'échelle du pays tout entier, en fonction de la stratégie que lui impose le groupe dont il dépend. Mais la nécessité d'entretenir des relations de toute nature — contacts humains, transport de marchandises... — avec le reste du territoire national, voire avec l'étranger, a accentué les contrastes de localisation au sein de l'espace régional. On ne saurait donc s'étonner de l'attraction croissante que Toulouse exerce sur les investisseurs industriels à la recherche d'implantations dans le Sud-Ouest. Vue de l'extérieur, Midi-Pyrénées, c'est d'abord — et bien souvent exclusivement — l'agglomération toulousaine. Cette situation souvent critiquée par ceux qui souhaiteraient un développement plus équilibré de la région a eu pourtant des effets positifs et l'on peut se demander s'il ne s'agissait pas d'une étape nécessaire car aujourd'hui un premier seuil semble atteint. Le potentiel rassemblé à Toulouse au cours des vingt dernières années dans le domaine des activités aéronautiques et spatiales paraît attirer de lui même de nouveaux établissements comme en témoignent depuis 1979-1980, le développement et les projets des firmes Matra et Thomson-CSF, sensibles à la proximité du CNES — Centre National d'Etudes Spatiales — dont l'implantation en 1974, relevait,elle, d'une action plus volontariste des pouvoirs publics. A Toulouse, et à Toulouse seulement, commence à se créer un véritable tissu industriel dont on avait espéré un peu hâtivement, au cours des années 1960, qu'il se formerait non seulement à l'échelle de l'agglomération mais bien au-delà, entraînant le développement de la région tout entière. Le temps des aménageurs n'est peut-être pas celui de l'histoire socio-spatiale. Il a fallu plusieurs décennies pour que Toulouse profite vraiment d'un carrefour ferroviaire que ses représentants avaient tenu à y établir et dont ils espéraient un bénéfice immédiat. Reconnue et cultivée de l'extérieur, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire qui se développait dans un climat d'euphorie économique, la "vocation aérospatiale" de Toulouse s'est concrétisée par le regroupement dans la ville d'établissements aux activités sinon complémentaires, tout au moins proches parentes. Et il se pourrait fort bien, dans un avenir proche, qu'ils tissent entre eux des liens plus féconds, ne serait-ce qu'en attirant des fournisseurs ou des services qui leur sont communs.

Au bout du compte, en sélectionnant sévèrement dans le tissu industriel régional hérité de l'histoire les

activités les mieux équipées pour affronter la concurrence internationale, la crise n'a fait que révéler au grand jour les conséquences d'une politique d'investissement qui, depuis vingt ans, a surtout privilégié la métropole de Midi-Pyrénées. Sa taille, sa position au centre d'une remarquable étoile de routes et de voies ferrées lui donnant accès à une vaste région, la qualité de ses relations avec le reste du pays malgré sa position excentrique en ont fait un relais privilégié d'un système économique qui se redéployait dans l'espace avec l'aide de l'Etat tout en se réorganisant autour de quelques groupes aux allures de monopole. C'est tout l'héritage d'une histoire socio-spatiale complexe qui se trouve ainsi exploité et valorisé, non seulement par l'industrie, mais plus encore peut-être par des activités tertiaires qui ont connu un développement spectaculaire.

6. Le rôle déterminant des activités tertiaires dans l'organisation de l'espace régional.

Incontestablement, le développement des activités tertiaires a dominé l'évolution récente de la région: 157 000 emplois supplémentaires entre 1954 et 1975, soit près de trois fois le total enregistré pour l'ensemble des industries, bâtiment et travaux publics inclus; vraisemblablement plus de 60 000 encore entre 1975 et 1982 alors que les autres secteurs sont frappés par la récession.

a) une évolution complexe.

Très souvent critiquée avec pertinence, la notion de tertiaire est particulièrement ambiguë. L'analyse détaillée de cet agrégat monstrueux d'activités permet toutefois de dégager deux thèmes essentiels l'un spécifiquement régional, l'autre de portée plus générale.

— le "rattrapage".

En 1954, Midi-Pyrénées se caractérisait par un "retard" assez prononcé pour l'encadrement de la population en commerces et services divers: pour 1000 habitants on ne comptait que 45 actifs dans le commerce, la banque et les assurances, 33 dans les services publics administratifs alors que la moyenne nationale s'établissait respectivement à 62 et 40. La croissance contemporaine du secteur tertiaire, plus rapide dans la région que dans l'ensemble du pays (+66% entre 1954 et 1975 contre 51%) a fortement réduit ces écarts.

C'est dans les services publics administratifs que le rattrapage a été le plus efficace car la différence était relativement plus faible et, dès 1968, la moyenne régionale s'établissait au même niveau que la moyenne nationale (48 actifs pour 1000 habitants). Dans les autres branches, des inégalités demeurent, faibles pour les banques, les

assurances et le commerce de détail, beaucoup plus accusées pour le commerce de gros et les services rendus aux entreprises.

Globalement, pour 1000 habitants, on comptait en 1954 120 emplois tertiaires en Midi-Pyrénées, soit 28% de moins que dans l'ensemble du pays; vingt ans plus tard, en 1975, avec 180 emplois pour 1000 habitants, le "retard" n'était plus que de 12%, et il semble s'être encore réduit depuis s'établissant à 8 ou 9% seulement en 1982 si l'on se réfère aux premiers résultats du recensement effectué à cette date.

'Rattrapage donc, mais rattrapage inégal dont les principales bénéficiaires sont les activités induites par la progression du niveau de vie et une consommation des ménages plus forte et plus diversifiée. En ce sens, il est évident que la création massive d'emplois de fonctionnaires ou assimilés — dans l'enseignement en particulier — a permis d'accroître fortement la masse salariale distribuée. Cela dans une région où les revenus agricoles et les rémunérations dans l'industrie demeurent en deçà de la moyenne française. Or, entre 1962 et 1968 par exemple, les emplois supplémentaires dans les services publics administratifs ont été trois fois plus nombreux que dans les industries autres que le bâtiment et les travaux publics.

Loin d'être la résultante d'un quelconque effet d'entraînement de l'agriculture ou des industries régionales, le développement global du secteur tertiaire a été et demeure pour l'essentiel un phénomène auto-entretenu. C'est des pouvoirs publics — de l'Etat— qu'est venue l'impulsion décisive. Allongement de la scolarité obligatoire et de la durée moyenne des études, amélioration des services publics, réalisation d'équipements collectifs... la région a largement profité de la croissance économique nationale et de ses retombées sociales; cela, beaucoup plus sans doute qu'elle n'y contribuait effectivement, pendant les années d'expansion. Il suffit d'ailleurs pour s'en convaincre d'observer l'indice INSEE de l'activité industrielle: pour une base 100 en 1962, il atteignait 156 pour la France entière en 1970, mais 111 seulement en Midi-Pyrénées. Et en 1979, l'ensemble des établissements industriels de la région ne contribuaient encore que pour 2,4% à la valeur ajoutée produite dans le pays.

— la progression de l'emploi salarié.

Pour l'ensemble des activités tertiaires, la part des salariés dans la population active n'a cessé d'augmenter, passant de 65% en 1962 à 82% en 1975. Parallèlement, en valeur absolue, le nombre des travailleurs indépendants et des aides familiaux régressait.

Cette évolution a été particulièrement sensible dans les commerces où les salariés représentaient 67% de l'effectif total contre 49% seulement treize ans auparavant. Fruit d'une concentration des établissements, cette tendance s'est encore accentuée depuis et affecte en priorité les commerces alimentaires de détail.

Le secteur tertiaire de la région a connu en fait une évolution qualitative très voisine de celle que l'on peut constater dans l'ensemble du pays. S'accompagnant de mutations structurelles rapides, sa croissance est liée à la progression de l'emploi salarié. Ce constat suscite deux observations. D'une part, doit être sérieusement corrigée l'image, trop répandue, associant à la notion de tertiaire celle de travailleur indépendant ou intellectuel, de col blanc: dans bien des cas la progression du salariat est, au contraire, l'indice du développement de tâches d'exécution (manutentionnaires, caissières de grands magasins...). D'autre part, elle est le signe d'une concentration des établissements privés, commerciaux ou de services qui, de plus en plus intégrés au sein d'affaires extra-régionales, échappent au contrôle local. On retiendra par exemple, car il était intimement associé à l'histoire moderne de la distribution dans la région, le cas de la société l'Epargne qui, à partir de Toulouse, avait tissé un dense réseau de succursales dans le Sud-Ouest: déjà liée avec le Casino de Saint-Etienne depuis l'entre-deux-guerres, elle est entièrement passé sous le contrôle de ce groupe en 1970.

b) le rôle accru de Toulouse.

Le développement contemporain des activités tertiaires a eté le facteur essentiel de la croissance urbaine depuis trente ans. Toutes les villes-moyennes, chefs-lieux de département, ainsi que Castres et, dans une moindre mesure, Millau, en ont largement profité. Mais, dans l'agglomération toulousaine le phénomène a pris une ampleur particulière. C'est là qu'ont été localisés 57% des emplois tertiaires supplémentaires apparus dans les commerces et les services de Midi-Pyrénées depuis 1954, ce qui a encore accentué la prépondérance de la capitale régionale où travaillent désormais le tiers des actifs du secteur tertiaire de la région. Or, cette suprématie numérique se double en fait de différences qualitatives appréciables.

Depuis 1962, Toulouse a bénéficié du renforcement progressif de ses équipements tertiaires de haut niveau à vocation régionale. En ce domaine, c'est d'abord l'Etat qui a joué un rôle décisif.

L'enseignement supérieur et la recherche constituent quasiment un monopole toulousain. Si le nombre des étudiants a été multiplié par quatre entre 1962 et 1982, passant de 14 000 à 56 000 (62 000 si l'on inclut les grandes écoles), cette croissance participe de deux causes complémentaires. D'une part, comme dans l'ensemble du pays, l'arrivée dans l'enseignement supérieur des classes d'âges nombreuses de l'après-guerre et l'allongement de la durée moyenne des études ont gonflé les effectifs des Universités qui atteignent aujourd'hui 48 000. D'autre part aux grandes Ecoles anciennement implantées dans la ville (Institut Polytechnique, Ecole Nationale Vétérinaire...) sont venus s'ajouter de nombreux établissements nouveaux créés

ou décentralisés, en particulier des écoles liées à l'aéronautique: en 1960 d'abord, l'ENICA (Ecole Nationale des Ingénieurs civils de l'Aéronautique, 160 élèves), puis, après 1968, l'ENSA et l'ENAC (Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique, 513 élèves, et l'Ecole Nationale de l'Aviation civile, 193 élèves). Le mouvement, quoique un peu ralenti, s'est pousuivi récemment avec le transfert à Toulouse de l'Ecole Nationale de la Météorologie en 1982, et l'installation d'un centre de formation des personnels civils de l'aéronautique, en 1983.

Parallèlement, les activités de recherches ont été stimulées soit au sein de l'Université, soit en dehors dans de nombreux laboratoires publics ou privés. C'est ainsi que l'Etat a tenté de concrétiser la vocation aérospatiale qu'il...assignait(?) à Toulouse en regroupant dans un complexe proche de l'Université scientifique de Rangueil, non seulement les grandes écoles aéronautiques décentralisées, mais encore de puissants moyens de recherche et d'essais. Parmi ces derniers, la pièce maîtresse fut incontestablement le CNES (Centre National d'Etudes Spatiales) dont le transfert depuis Brétigny s'est échelonné entre 1969 et 1974.

On ne saurait sans tomber dans un inventaire fastidieux citer tous les exemples qui soulignent l'importance majeure des décisions gouvernementales dans la croissance du tertiaire toulousain: installation d'un CHU, décentralisation de la Météorologie Nationale, service de statistiques du commerce extérieur... Et il conviendrait d'y ajouter, bien sûr, le renforcement de tous les services administratifs à compétence régionale: préfecture, directions régionales des grands services publics... Dans tous ces domaines le bilan des vingt dernières années est largement positif. Comparativement, les autres villes de Midi-Pyrénées semblent n'avoir recueilli que les miettes de la croissance du tertiaire, surtout si l'on se réfère à la nature plutôt qu'au volume des activités nouvelles qui s'y sont implantées.

Cette distorsion est d'autant plus lourde de conséquences que le renforcement des services toulousains de haut niveau a polarisé les initiatives privées: directions régionales d'entreprises commerciales ou de services, des banques, des assurances... S'est développé un processus cumulatif qui semble aller à l'encontre d'un développement régional équilibré, objet pourtant de maintes déclarations officielles.

En fait, depuis le début des années 1960, a été imposée de l'extérieur une organisation de l'espace régional centrée sur Toulouse et s'appuyant sur une dizaine de villes-maîtresses. Une organisation qui répondait semble-t-il aux besoins d'un système économique rénové qui se redéployait dans l'espace national.

7. Le renforcement de l'organisation régionale.

Directement ou indirectement, une part essentielle des emplois tertiaires créés dans la région Midi-Pyrénées depuis un quart de siècle est à mettre au compte d'une redistribution sociale et spatiale des fruits de la croissance économique des années 1955-1975. Santé, enseignement, équipements publics... en augmentant régulièrement la part des prélèvements obligatoires sur le produit intérieur par le biais de la fiscalité et des cotisations sociales, les pouvoirs publics ont été amenés, sous la pression des luttes sociales, à les répartir plus équitablement au sein de la société et sur le territoire national, quelle qu'ait été la contribution effective de chaque individu ou de chaque région à la formation de la richesse du pays.

Le renforcement des services publics, semi-publics ou assimilés a donc posé très tôt le problème de leur organisation géographique, le département se révélant dans bien des cas un cadre mal adapté pour la programmation des investissements lourds (universités, centres hospitaliers...) dont le fonctionnement efficace impliquait qu'ils aient une compétence territoriale plus large, surtout dans les zones les plus faiblement peuplées. Cette question n'était pas nouvelle et, depuis fort longtemps, les grandes administrations s'étaient organisées en associant plusieurs départements, chacune pratiquant les regroupements qui semblaient convenir le mieux à la bonne marche des services. Ainsi, des circonscriptions multiples se chevauchaient et certains départements, tel l'Aveyron en Midi-Pyrénées, se trouvaient rattachés à des villes différentes selon qu'il s'agissait d'affaires scolaires, judiciaires, militaires...

Dès le milieu des années 1950 également, à la veille d'une première vague de grandes concentrations, bien des entreprises industrielles et commerciales du secteur privé commençaient à souffrir d'une gestion trop centralisée qui faisait souvent remonter vers leurs sièges parisiens les dossiers de plus en plus nombreux concernant l'ensemble de leurs établissements dispersés dans le pays. Le problème n'était pas nouveau et en fait, dès le milieu du XIX° siècle, les grands groupes capitalistes prospérant grâce à l'unification du marché national par les chemins de fer, avaient cherché en province des points d'appui pour étendre leur influence, placer leurs produits et leurs services jusque dans les cantons les plus reculés. Bien reliées à la capitale, quelques grandes villes s'étaient imposées sans difficulté pour jouer ce rôle et Toulouse en avait largement profité avant que la vague n'atteigne quelques villes moyennes, souvent chefs-lieux de départements et, à ce titre, bien desservies elles aussi par les chemins de fer et les premiers réseaux d'autobus ruraux ou interurbains.

Enfin, toujours au même moment, au sortir de la guerre 1939-1945, des voix nouvelles s'élevaient dans le pays pour demander que l'on rende vie à des "régions" dont un siècle de capitalisme avait compromis le patrimoine socio-culturel. Bien souvent, en Bretagne par exemple, le discours était neuf et contrastait avec les revendications traditionnelles des notables qui s'étaient compromis trop ouvertement avec le régionalisme passéiste de Vichy.

La convergence de ces besoins ou de ces aspirations — politico-administratifs, économiques, socio-culturels— en vint à imposer l'idée d'une nouvelle organisation de l'espace national reposant sur des unités territoriales d'une taille supérieure à celle des départements, et que l'on s'accorda à nommer "régions" même si le terme ne fut reconnu par la loi qu'en 1972. Mais encore fallait-il proposer un découpage satisfaisant pour tous et c'est là, bien sûr, qu'apparurent les premières contradictions.

Le mode de production dominant s'accommodait semble-t-il de huit "métropoles d'équilibre" à partir desquelles des entreprises réorganisées et plus puissantes, pourraient repenser leurs stratégies spatiales. Bien reliées à la capitale — le réseau aérien intérieur se constitue à partir de 1960 — et à leur environnement "régional" — et là il fallait tenir compte de l'héritage ferroviaire— ces villes devaient bénéficier d'équipements publics de haut niveau. On n'eut en fait aucun mal à les choisir, car il suffisait d'identifier celles qui, depuis un siècle, avaient été sélectionnées de façon empirique pour jouer ce rôle par les grandes affaires industrielles et commerciales du pays soucieuses d'étendre leur influence à l'ensemble du marché national. Toulouse fut retenue en même temps que Bordeaux, l'organisation urbaine héritée de l'histoire imposant ce double choix malgré la médiocrité du peuplement et de la vie économique dans le Sud-Ouest du pays.

> *"Le Sud-Ouest offrait une grande ville dont la population est voisine du demi-million, aux multiples fonctions de marché régional, de port et de centre industriel, Bordeaux. Aucune hésitation n'était possible à l'égard de sa désignation. Il restait à savoir si dansun Sud-Ouest exsangue, affaibli par des décennies d'exode rural, longtemps répulsif à l'égard des investissements privés, il convenait de promouvoir une ou deux métropoles régionales. La géographie et l'histoire ont plaidé en faveur de Toulouse, qui se trouve donc être, avec ses quelques 400 000 habitants, la huitième métropole d'équilibre française."*
>
> P.George.Métropoles d'équilibre. RGPSU. 1967. p.108.

a) la création de la région Midi-Pyrénées.

Mais si Paris et ces huit métropoles d'équilibre étendaient leur influence sur des territoires où vivait la grande majorité de la population, il subsistait dans le pays des zones peu actives, souvent en déclin, une "France du vide" (R.Béteille) ou, mieux, des espaces non métropolisés" (B.Kayser) qu'un système économique soucieux avant tout de rentabilité pouvait condamner à l'abandon ou tranformer en "réseves d'espaces", mais que ne pouvaient ignorer les pouvoirs publics. Pour les administrations, si se posait aussi le problème du choix d'un certain nombre de relais "régionaux" moins nombreux que les 90 chefs-lieux de département, il était indispensable de leur assigner une compétence territoriale précise qui exclurait toute lacune.

Afin de préparer ou d'accompagner le redéploiement du système économique dans l'espace dont chacun s'accordait à reconnaître la nécessité, mais pour des raisons souvent contradictoires, le gouvernement avait ordonné en juin 1955 l'élaboration de programmes d'action régionaux. Un an plus tard, il en fixait les cadres géographiques qu'on désigna alors sous le nom de "régions de programme". Il s'agissait en apparence d'un découpage parmi d'autres qui s'ajoutait à la liste déjà longue de tous ceux que les administrations avaient établis au fil des ans. La Cour d'Appel de Toulouse étendait sa compétence sur 4 départements, la direction régionale de l'INSEE sur 7, le Rectorat sur 8, la Direction des Douanes sur 11, la Région militaire sur 12... On, retint pour le programme d'action régional 10 départements, c'est-à-dire la région actuelle, plus l'Aude, les Pyrénées Orientales et les Pyrénées Atlantiques; 10 départements que l'on désigna sous le nom de...Midi-Pyrénées.

Le décret du 30 juin 1955 précisait:

> *" Article 1. Des programmes d'action régionaux seront établis en vue de promouvoir l'expansion économique et sociale des différentes régions et en particulier de celles qui souffrent de sous-emploi ou d'un développement économique insuffisant. Ces programmes coordonneront l'action des diverses administrations avec les projets dus aux initiatives locales publiques et aux initiatives privées bénéficiant du concours financier de l'Etat ou d'une collectivité publique."*

Ces programmes ne furent souvent que des monographies faisant l'inventaire des ressources et des problèmes de chaque région. Celui de Midi-Pyrénées fut approuvé assez vite, en 1958. Il proposait un diagnostic sans surprise et des objectifs très flous.

"Eloignement, dépeuplement et sous-développement sont les trois faits qui caractérisent la situation et qui constituent les problèmes de l'ensemble du midi toulousain et pyrénéen..." (p.21)

"...ces caractéristiques de la région imposent les objectifs du programme: le sous-développement, de mieux mettre en valeur ses ressources naturelles; le dépeuplement de procurer à ses habitants des possibilités accrues d'emploi et un niveau de vie meilleur; l'éloignement de contrecarrer la centralisation parisienne; la diversité, d'adapter les actions à la vocation de chacune des parties qui la composent." (p.33)

P.A.R. de Midi-Pyrénées (**249**).

Pendant que se poursuivait l'élaboration des programmes d'action régionaux — le dernier ne fut approuvé qu'en 1966! — les pouvoirs publics, soucieux d'améliorer l'efficacité des administrations, en particulier dans le domaine économique, leur imposa, dès 1959, de se réorganiser dans le cadre des régions de programme qui devinrent ainsi "circonscriptions d'action régionales" par le décret du 2 juin 1960. Il fallut cependant attendre 1964 pour vaincre bien des réticences et faire adopter dans ce cadre une réforme administrative instituant des préfectures de région. Leur localisation indiquait clairement les choix du gouvernement en faveur de 22 villes qui devaient servir de relais au pouvoir central. Le seul contrepoids...démocratique, à l'échelle de la région, était une Commission consultative la CODER — Commission de Développement Economique Régional — formée d'élus (députés, conseillers généraux, conseillers municipaux), de représentants des intérêts professionnels, et de personnalités désignées par le Premier Ministre pour leur expérience ou leur compétence.

La création des circonscriptions d'action régionale amputa Midi-Pyrénées de trois départements par rapport à son étendue en tant que "région de programme": l'Aude et les Pyrénées-Orientales furent rattachées au Languedoc-Roussillon, les Pyrénées Atlantiques à l'Aquitaine. Il faut dire que le programme d'action régional n'avait trouvé aucune justification convaincante à leur maintien dans la mouvance toulousaine, la "solidarité viticole" orientant plutôt l'Aude vers Montpellier; quant aux deux autres:

"Restaient les deux départements des Basses-Pyrénées et des Pyrénées Orientales: dans l'état actuel des choses, il a été décidé de faire prévaloir ce qu'ils ont tous deux de pyrénéens sur ce qu'il y a d'atlantique dans l'un et de méditerranéen dans l'autre, de manière à respecter l'unité de la chaîne."

P.A.R. de Midi-Pyrénées. (**249**) p.18.

La nouvelle composition de Midi-Pyrénées avait été préparée dans le secret et elle suscita on s'en doute quelques protestations. Recevant le Ministre de l'Industrie, en avril 1960, le président de la Chambre de Commerce de Toulouse, H.Sarramon, fit un vibrant plaidoyer en faveur d'une région de 10 départements, admettant le rattachement de l'Aude au Languedoc, mais refusant de dissocier les départements pyrénéens:

> *"Il nous vient de Paris des bruits selon lesquels ce complexe harmonieux pourrait être remis en cause et notamment par une amputation artificielle de la région à ses deux extrémités".*
> Registre des Délibérations. Chambre de Commerce de Toulouse.

Mais il ne pouvait opposer que des arguments assez flous au projet gouvernemental, évoquant *"l'harmonie géographique de notre région "*, et son *"individualisme humain"*, fondé sur *"des genres de vie assez semblables: polyculture agricole, présence faible et éparse d'industries de base, assez nombreuses industries de transformation mais à l'état dispersé et presque toujours mal situées dans des zones de non fluidité économique..."*

En fait, et le débat fondamental fut toujours éludé, s'opposaient deux logiques. Celle de "régionalistes" convaincus, aux motivations souvent contradictoires, mais qui souhaitaient fonder les régions nouvelles sur des réalités humaines et économiques. Celle d'un pouvoir et d'une administration soucieux d'efficacité gestionnaire à un moment où l'action de l'Etat devenait omniprésente dans tous les secteurs de la vie du pays. Dans un cas il s'agissait de reconnaître des "êtres géographiques," aussi fragiles soient-ils, pour les fortifier ou leur rendre vie; dans l'autre l'objectif était de regouper des départements dont on n'ignorait pas la cohésion interne, économique, sociale, voire culturelle, afin de forger ces êtres géographiques, de les modeler en fonction des besoins d'un système politique et économique dont la complexité croissante ne s'accommodait plus ni d'un centre de décision unique, Paris, ni de 90 relais locaux. L'efficacité économique avait orienté le choix vers huit métropoles d'équilibre; l'administration leur préféra 22 métropoles régionales.

Conçue comme la reconnaissance d'un être géographique, incontestablement Midi-Pyrénées avec ses huit départements faisait figure de "fausse région" (B.Kayser) à laquelle on pouvait toujours trouver quelque unité — ne serait-ce que sa diversité, si l'on avait le goût des paradoxes— mais qui ne reposait sur aucune vie économique "régionale". Il en allait différemment si l'on concevait la région comme un cadre privilégié pour la pénétration d'influences

extérieures qu'elles soient économiques, politiques ou culturelles, et c'était bien de cela qu'il s'agissait dans les années 1960, au moment où le capitalisme français se réorganisait sur des bases nouvelles avec l'aide de l'appareil d'Etat pour affronter la compétition internationale, ne serait-ce que dans le cadre de la Communauté Economique Européenne qui prenait corps peu à peu. De ce point de vue, Toulouse constituait un excellent relais, assez facilement accessible de Paris, doté par l'histoire d'un excellent réseau de communication qui lui permettait d'entretenir des relations quotidiennes avec tous les chefs-lieux des départements qui lui étaient rattachés, comme en témoignait l'organisation des transports collectifs ferroviaires et routiers. Il y avait là d'intéressantes potentialités qui ne demandaient qu'à être exploitées. En réorganisant ses services dans le cadre de la région Midi-Pyrénées, l'administration faisait le premier pas dans cette direction.

Restait donc à connaître la réponse et la stratégie qu'adopteraient vis-à-vis de cette région centrée sur Toulouse les entreprises soucieuses d'y développer leurs activités. Il ne faisait aucun doute que Toulouse, métropole d'équilibre et métropole régionale, devait bénéficier en priorité de la création d'activités nouvelles. On l'a vu,pour les activités industrielles bien que les résultats furent laborieux et souvent peu encourageants. Dans le domaine des activités tertiaires, le succès fut éclatant et beaucoup plus rapide.

En dehors de Toulouse, pour les entreprises du secteur tertiaire qui souhaitaient se rapprocher davantage de leurs clients ou de leurs usagers, s'offrait une gamme variée de villes "moyennes" dont aucune ne s'imposait vraiment par sa taille. Des études furent d'ailleurs entreprises dès le début des années 1960 pour tenter de préciser les caractéristiques des différentes unités urbaines de la région. Elles aboutirent en 1966 à la publication d'un schéma d'armature urbaine qu'on a présenté comme un essai de géographie appliquée(**186**). Rétrospectivement, on constate qu'il s'agissait surtout d'une remarquable étude de marché, destinée à repérer en dehors de Toulouse des villes qui, au prix de quelques aménagements et de quelques équipements supplémentaires,pourraient accueillir des activités tertiaires qu'appelait le développement de la consommation de biens et services dans la population. A l'époque, J.Coppolani avait bien senti toute l'ambiguïté d'une démarche moins volontariste qu'il ne semblait:

> *"On ne peut de toutes façons qualifier ce schéma de révolutionnaire car il propose presque toujours de consacrer des situations de fait... Si l'on compare le réseau urbain proposé à celui qui résulte actuellement des rapports entre les villes, on peut constater qu'ils sont en général calqués l'un sur l'autre. Le réseau actuel, en effet,*

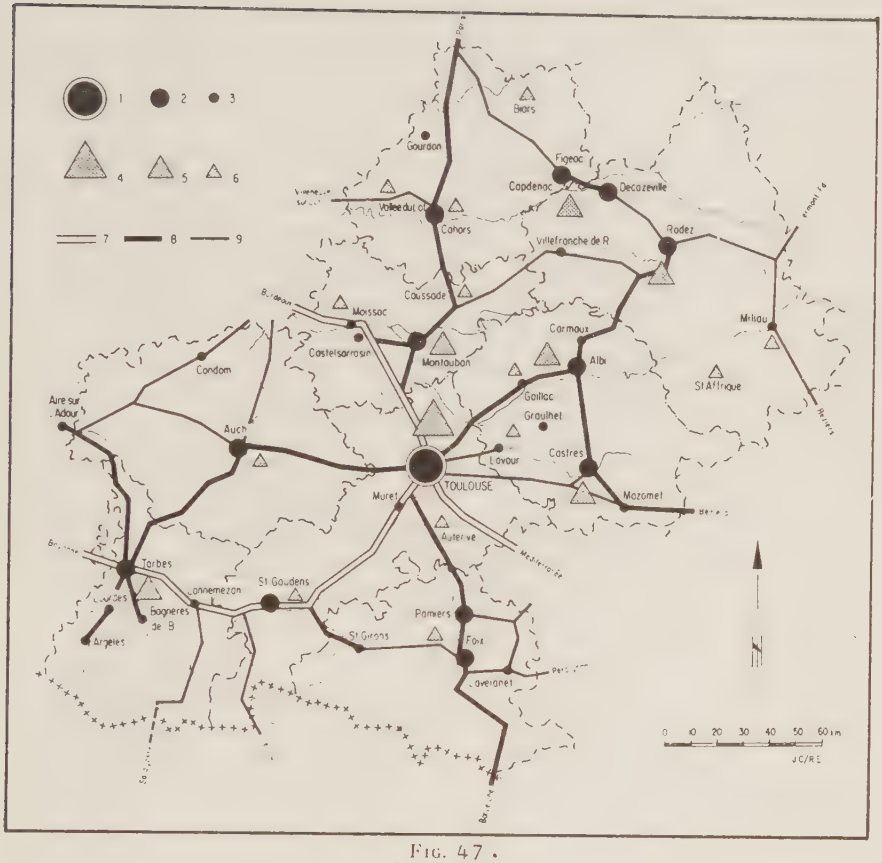


FIG. 47.

Schéma d'armature urbaine.

1. Métropole (niveau C). — 2. Ville (niveau B). — 3. Ville (niveau A). — 4. 5. 6. Zones industrielles réalisées ou programmées Les signes sont proportionnels à l'importance des surfaces équipées. — 7. Autoroute. — 8. Route à 3 et 4 voies. — 9. Route normale.

Carte extraite de l'article de J. Coppolani (**186**)
RGPSO. 1967

aux échelons supérieurs, présente trois niveaux: "capitale","villes maîtresses" et"centres intermédiaires":

-capitale: Toulouse;

-villes maîtresses: Albi, Auch, Cahors, Castres, Millau, Montauban, Rodez, Tarbes. (...)

La comparaison des deux listes fait simplement apparaître la promotion au rang de villes maîtresses de Foix, Pamiers et Saint-Gaudens... Mais le schéma général reste inchangé et on s'est borné à boucher les trous les plus voyants du réseau de fait, surtout pour adapter celui-ci à certains impératifs de distance... Dans l'Ariège, il essaie de suppléer l'absence d'un centre réel en associant Foix et Pamiers qui se partagent déjà en fait les organes de chef-lieu...La promotion donnée à Saint-Gaudens est justifiée par la forte population de la Haute-Garonne...l'allongement de son territoire et les caractères particuliers de l'arrondissement dont Saint-Gaudens est le chef-lieu, pyrénéen alors que le reste du département est dans la plaine."

J.Coppolani. (**186**) pp.141-142.

Et il concluait:

"La CODER a accepté ce schéma...mais on ne sait encore le sort que lui réservera le pouvoir central. Il serait pourtant surprenant que des modifications, si modifications il y a, entraînent une plus grande atteinte aux situations acquises..Au moins cet essai de géographie appliquée...aura-t-il fait prendre conscience aux pouvoirs publics et aux élus locaux des problèmes concrets que peut poser une répartition rationnelle des services publics qui ne cherche pas seulement à assurer le bon fonctionnement interne de ceux-ci, mais aussi à servir au mieux les besoins des populations qu'ils concernent".

Id. p.144.

La liste des villes-maîtresses de l'armature urbaine que l'on se proposait de promouvoir ne saurait en effet suprendre. Elle sanctionnait une longue évolution socio-spatiale dont l'étude des systèmes de transport a permis de suivre les péripéties.

Ces villes-maîtresses ne pouvaient que séduire les pouvoirs publics et l'administration dans la mesure où leurs zones d'influence respectaient presque toujours les cadres départementaux qui avaient d'ardents défenseurs. En acceptant de les doter d'équipements plus corrects, ils ne faisaient au fond qu'entériner des choix empiriques

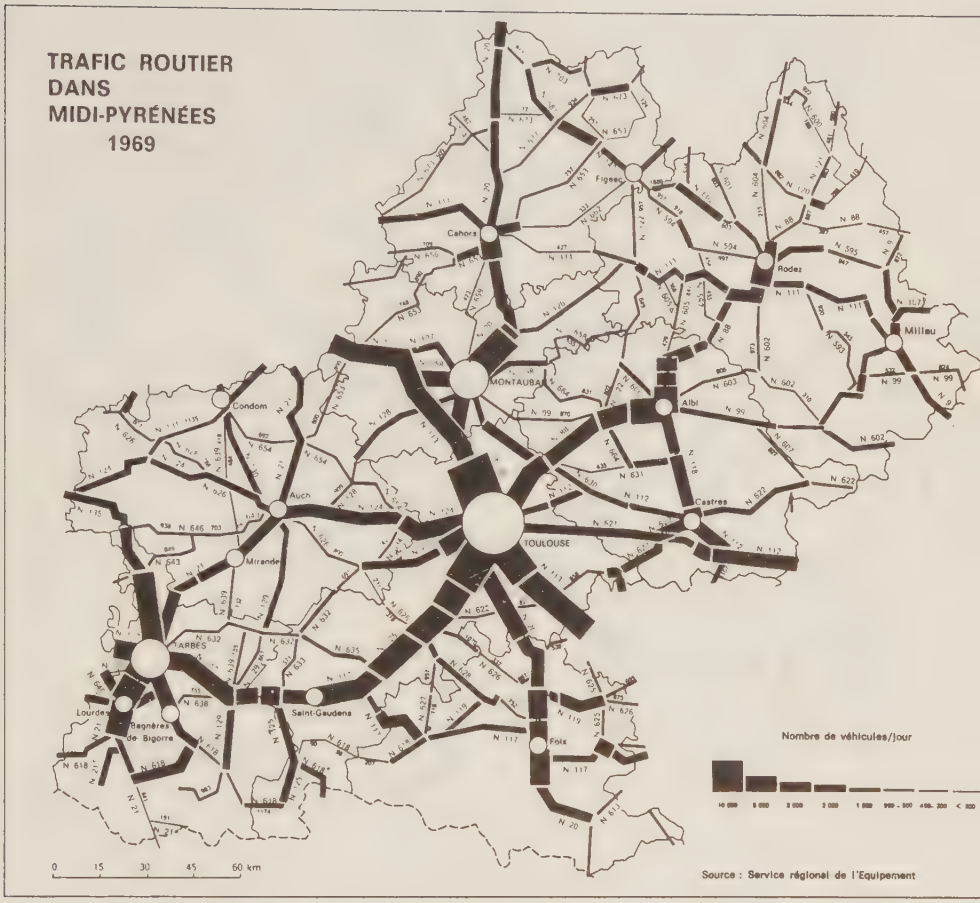


FIG. 48 . LA DENSITÉ DU TRAFIC ROUTIER SUR LES ROUTES NATIONALES DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES (1969).

Carte extraite de "Présent et avenir de Midi-Pyréné Chambre régionale de Commerce et d'Industrie. 1972.

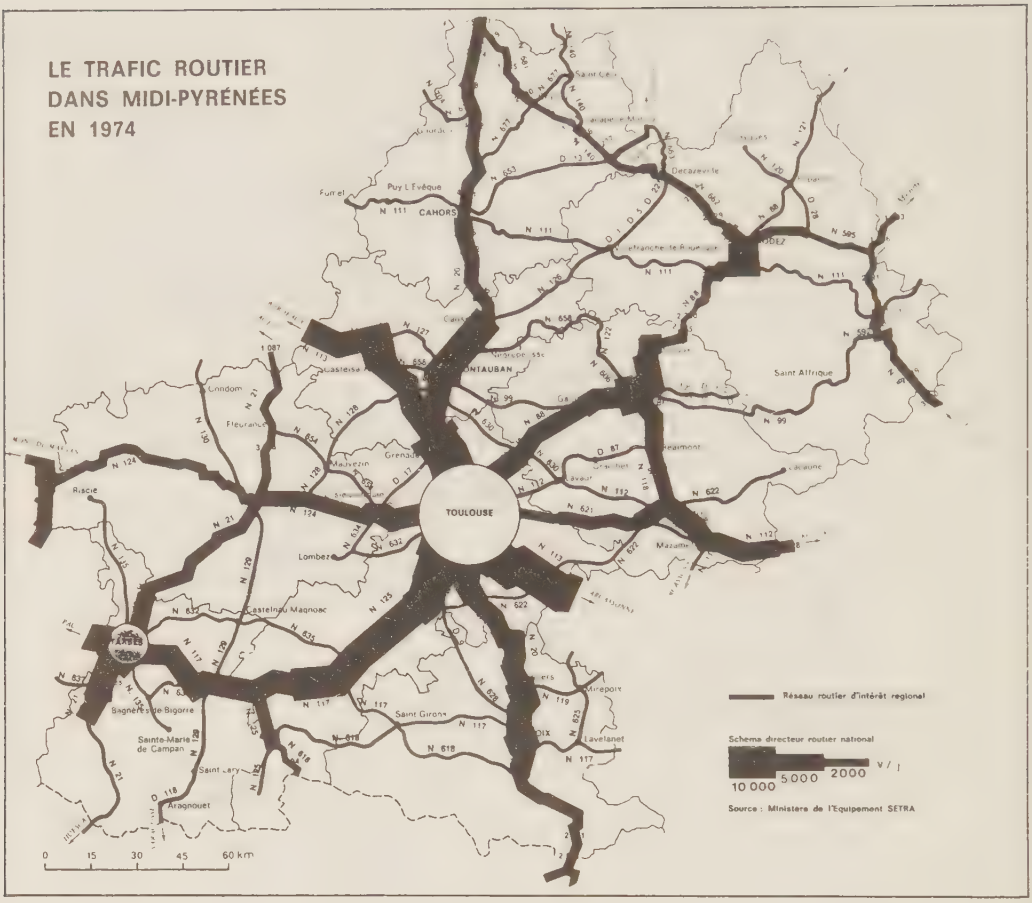


FIG. 49 . LA DENSITÉ DU TRAFIC ROUTIER SUR LES ROUTES NATIONALES DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES EN 1974.

Carte extraite de "Présent et avenir de Midi-Pyrénées", Chambre régionale de Commerce et d'Industrie. 1977.

qui s'étaient dessinés dès l'entre-deux-guerres et qui se sont traduits depuis vingt ans par une répartition des activités tertiaires, publiques ou privées, assurant la promotion et la croissance des villes moyennes de la région tout en respectant leur hiérarchie. A un moment où le développement des transports routiers permettait de remettre en question bien des situations acquises, cette hiérarchie s'est imposée comme le support le plus efficace d'une organisation de l'espace régional favorisant la pénétration des influences extérieures en Midi-Pyrénées. On comprend donc pourquoi l'étude des différents systèmes de transport a révélé plus de permanences que de changements malgré l'extraordinaire mutation qu'entraîna dans l'économie et la société régionales la compétition entre la route et le rail. C'est en fait, à l'échelle de zones peu étendues, et en particulier dans l'agglomération toulousaine, que la progression des transports routiers individuels a bouleversé l'organisation de l'espace alors qu'au niveau régional se renforçaient plutôt les tendances antérieures qui avaient présidé à la répartition géographique des hommes et des activités depuis plus d'un siècle.

Conçue et imposée de l'extérieur, cette organisation régionale n'a donc rien d'artificiel. En matière d'infrastructures de transports, quelles qu'aient pu être les velléités de choix plus volontaires, il a fallu d'abord faire face au développement de la circulation automobile et les besoins ont imposé des priorités qui ne répondaient pas toujours aux voeux des plus ardents défenseurs d'un aménagement plus équilibré du territoire (**532**).

Dotée plus tardivement que d'autres car les problèmes s'y posaient avec moins d'acuité, Midi-Pyrénées possède depuis 1982 sa première autoroute qui, très logiquement, a doublé l'axe le plus fréquenté, celui qui fut toujours le premier équipé lors de chaque "révolution" des techniques de transport(canal du Midi, canal latéral, voie ferrée): l'axe Bordeaux-Sète. Envisagée également par autoroute, la liaison Toulouse-Bayonne s'améliore progressivement mais l'A 64 ne sera qu'une voie rapide à deux fois deux voies séparées toujours jalonnée de carrefours dangereux. Quant à la R.N.20, vers Paris, elle ne sera vraisemblablement jamais portée au gabarit autoroutier comme les autres radiales du pays...mais n'a-t-on pas attendu près d'un demi-siècle avant d'établir sur cet itinéraire une ligne de chemin de fer directe entre Toulouse et Paris alors que toutes les grandes villes de province bénéficiaient depuis longtemps de relations faciles avec la capitale? Quant aux liaisons routières "régionales", on ne s'étonnera pas de leur médiocrité actuelle ni des choix qui ont présidé à leur classement. Le Schéma directeur routier national n'a retenu que les axes les plus chargés, ceux qui assurent les relations entre Toulouse et les "villes-maîtresses" de Midi-Pyrénées, laissant à la charge de l'Etablissement public régional toutes les autres routes classées jusque là dans la voirie nationale (Fig. **48,49**).

Une fois encore, c'est la même logique de l'organisation spatiale de la région qui a triomphé. Dans ces conditions, on comprend la déception et la rancoeur de tous ceux qui avaient espéré que la création des régions permettrait d'imposer des choix économiques — et spatiaux— plus conformes à ce qu'ils pensaient être l'intérêt des populations, des choix qu'ils souhaitaient plus démocratiques et moins technocratiques.

Mis en place à la suite de la réforme de 1972, le Conseil régional de Midi-Pyrénées a, malgré tout, repris cette idée et proposé lors de l'élaboration du VII°Plan une "stratégie de développement" (**183**). Mais ses auteurs en soulignaient bien les limites car, précisaient-ils:

> *"Les analyses précédentes ont montré que les causes du sous-développement régional étaient inhérentes au mode d'organisation économique et politique actuel. Une réduction sensible et durable des inégalités régionales suppose l'instauration d'un autre système qui, au lieu de répartir les personnes en fonction des besoins du capital, tende à localiser les disponibilités de capital par référence aux besoins des populations"*
>
> *...Il deviendra alors possible de se poser la question de savoir s'il est plus "rentable" pour la collectivité nationale de poursuivre l'effort d'équipement de la région parisienne plutôt que d'investir en activités productives dans le Sud-Ouest.*
> *...De telles questions ne peuvent recevoir de réponse dans le cadre du système actuel. Le seul fait de les formuler est d'ailleurs considéré comme insolite ou même aberrant."*
>
> Conseil Régional de Midi-Pyrénées.(**183**) pp.233-234.

La réaction du Préfet fut significative:

> *"Insolite, peut être pas...Mais aberrant certainement par rapport aux nécessités évidentes de nos sociétés industrielles avancées et de l'univers dans lequel nous évoluons qui implique une économie de marché et la liberté d'entreprendre...*
>
> *Ce type d'organisation où l'investissement monopolistique d'Etat suppose une planification totalitaire, n'existe que dans un contexte semblable à celui des pays du Comecon et vous concevrez que je ne puisse vous présenter de propositions dans cette optique."*

(...) En ce qui concerne la "proposition de synthèse", j'ai le regret de vous dire que je suis dans l'incapacité d'y donner un commencement de suite tant elle s'écarte de nos règles et même de notre "rationalité" comme il y est dit".

Et c'est bien là qu'était le débat et non sur le choix d'un système économique et social différent. Le Conseil régional avait opposé une autre logique à celle du gouvernement pour formuler des propositions concrètes à mettre en oeuvre dans les cinq ans. Et il avait assorti sa démarche d'un véritable défi:

"Le Conseil Régional a pris ses responsabilités en décidant de mettre en chantier l'élaboration d'un Plan régional...

Le Gouvernement a maintenant le devoir de définir son attitude: la gravité de la crise économique l'y oblige.

S'il s'y dérobe, l'opinion saura qu'une solution existe au sous-développement régional, mais que le Gouvernement refuse d'en décider."

Id. p.297.

Une démarche et une logique que refusait énergiquement le représentant du pouvoir central:

"C'est inverser les rôles. Toutes ces études auxquelles les groupes de travail se sont livrés, doivent permettre à votre Assemblée de se prononcer sur les orientations du VII° Plan décidées par le Parlement et proposées par le Gouvernement sous la forme de Programmes d'Action Prioritaire nationaux auxquels ils s'engagent, et d'intérêt régional, auxquels il participera si vous-même les engagez financièrement, fixant ainsi la vocation propre de votre région.

Je vous propose donc de vous remettre sereinement à vos travaux et de poursuivre avec persévérance ce qui a été entrepris depuis 15 ans et qui a transformé notre pays et donné à notre peuple un niveau de vie qu'il n'avait jamais connu."

Discours du Préfet de Région. Conseil Régional de Midi-Pyrénées. 15 novembre 1975.

Les choses étaient claires et la répartition des tâches bien établie.

b) l'élaboration d'une stratégie régionale: l'exemple du schéma régional de transports collectifs.

Imposée de l'extérieur, l'organisation régionale mise en place dans un cadre géographique peu satisfaisant à l'origine a contribué à créer de nouvelles solidarités socio-spatiales autour de Toulouse. Grandes sociétés publiques ou privées, administrations, aménageurs... pensent aujourd'hui l'espace français d'abord en fonction d'un réseau de grandes villes facilement accessibles, bien reliées entre elles et à la capitale; un réseau dont le fonctionnement a été largement amélioré depuis vingt ans par le développement des lignes aériennes intérieures, la construction des autoroutes et la mise en service des TGV vers le Sud-Est. Dans cet ensemble, Toulouse est sans doute l'agglomération de province la plus mal placée et la progression spectaculaire de la fréquentation sur la liaison Air Inter avec Paris ne fait que confirmer les handicaps d'une situation qui menacent de s'aggraver d'ici la fin du siècle.

Entre les grands axes Paris-Bordeaux-Espagne et Paris-Lyon-Montpellier-Barcelone, aujourd'hui pourvus d'autoroutes et bénéficiant d'excellentes dessertes ferroviaires que l'on se propose encore d'améliorer (TGV Atlantique), la "route des Deux-Mers" dotée depuis peu d'une voie ferrée entièrement électrifiée et d'une autoroute, risque fort d'écarteler Midi-Pyrénées et de nuire à la cohésion encore précaire de cette région autour de Toulouse. Dans le cadre d'une Europe où l'Espagne souhaite prendre toute sa place, on peut en effet redouter que les pays toulousains ne profitent guère de l'intensification des échanges avec ce pays. On oublie trop souvent que la péninsule ibérique est nettement déportée vers l'ouest par rapport à la France, le méridien de Bordeaux passant par...Valence! De ce fait la plus grande partie du territoire espagnol se trouve placée dans le prolongement direct de l'axe Paris-Bordeaux-Bayonne. Quant aux relations avec l'active province de Catalogne, on sait bien qu'elles s'établissent prioritairement via le Bas-Languedoc malgré la ligne de chemin de fer qui relie directement Barcelone à Toulouse par le Puymorens.

Dans quelle mesure Midi-Pyrénées peut-elle espérer capter une partie des trafics transpyrénéens futurs alors que depuis des décennies on a nourri le fol espoir de trouver dans l'intensification des échanges franco-espagnols un atout pour le développement économique de la région toulousaine? La question se pose à nouveau aujourd'hui avec une acuité nouvelle et l'on voit renaître bien des projets de routes franco-espagnoles par la partie centrale de la chaîne pyrénéenne. En ce domaine l'expérience malheureuse du tunnel Aragnouet-Bielsa, inauguré en 1976,et fermé une partie de l'année, car inaccessible en hiver, n'incite guère à l'optimisme. Quant à l'amélioration des relations routières Toulouse-Barcelone par le col du Puymorens, on peut bien sûr l'envisager en reprenant le projet d'un tunnel sous le Puymorens, à 1500 mètres d'altitude, d'autant que, côté

espagnol, la liaison avec Barcelone devrait profiter de la mise en service du tunnel de Cadi au cours de l'été 1984. C'est une fois encore une vieille querelle qui rebondit. Pour les uns, le trafic actuel et raisonnablement prévisible ne justifie pas un tel investissement et il suffit pour s'en convaincre de constater la médiocrité des tonnages acheminés par la voie ferrée sur le même itinéraire. Pour les autres, plus volontaristes, au contraire, le risque financier n'est pas excessif et mérite d'être couru. Dans la situation économique actuelle, ces derniers ont fort peu de chances d'être entendus. Bien sûr toute l'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées montre que la plupart des infrastructures de transports dont on espérait qu'elles appelleraient le trafic une fois en place ont souvent donné de piètres résultats; mais on ne saurait oublier aussi que, bien des années après leur réalisation, certaines ont été un atout indéniable pour le développement économique des villes qui n'en avaient guère profité auparavant.

D'autres problèmes peut-être plus fondamentaux se posent aujourd'hui à l'économie régionale. Dans un contexte de crise économique qui s'aggrave, l'heure n'est peut-être pas aux grands projets transpyrénéens, mais elle n'est plus à la contestation d'une organisation régionale imposée de l'extérieur qui, depuis un quart de siècle, a privilégié la croissance de Toulouse en s'appuyant lorsque cela s'avérait indispensable sur une dizaine de villes moyennes dont l'équipement tertiaire a été renforcé. Quels qu'en soient les défauts et les inconvénients, force est de constater que cette organisation répond fort bien aux besoins du mode de production dominant qui en a accentué les caractères déjà bien affirmés à un moment où le développement des transports routiers permettaient au contraire d'y apporter de profondes modifications. Il semble donc vain d'espérer, dans un proche avenir, lui opposer une autre organisation de l'espace régional que l'on imaginerait plus conforme aux aspirations d'une majorité de la population et plus propice à l'épanouissement de chacun dans une société plus juste et plus humaine.

Sans renoncer pour autant à ces nobles objectifs, les représentants de la Région Midi-Pyrénées en sont venus peu à peu à élaborer une stratégie de compromis qui s'est fort bien exprimée, d'abord dans un Schéma régional des transports collectifs (SRTC), avant de s'étendre à l'ensemble des problèmes régionaux comme en témoigne le Plan régional 1983-1988 adopté par le Conseil Régional (**184**).

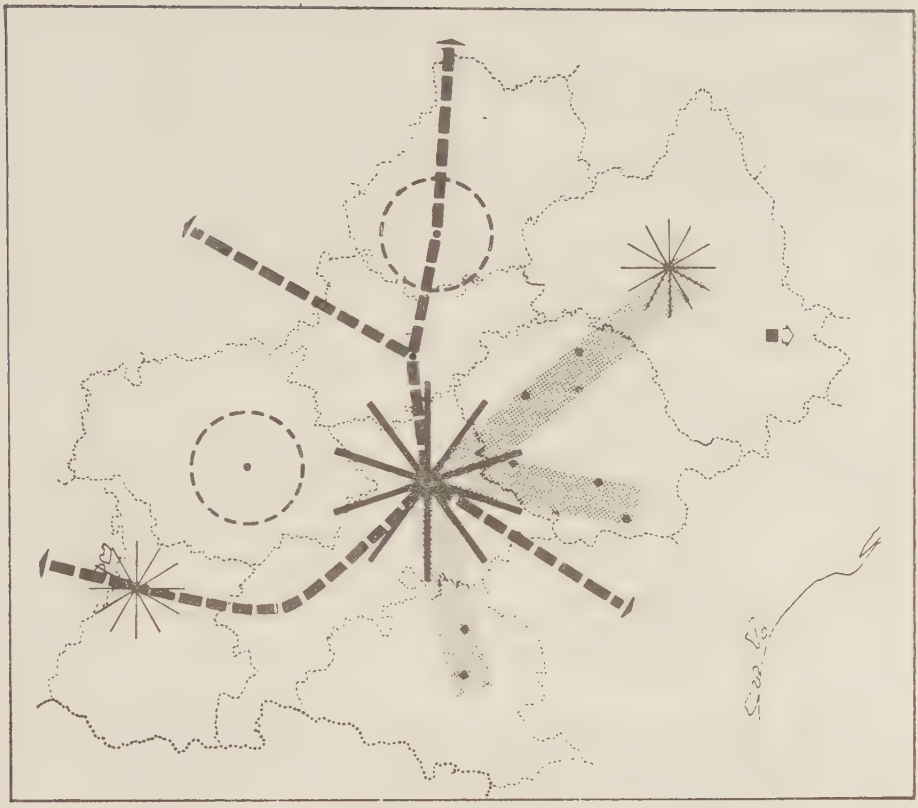
Prenant acte d'une organisation spatiale qui assurait semble-t-il le meilleur fonctionnement d'un système économique dont beaucoup de ses membres contestaient les fondements et les finalités, le Conseil régional de Midi-Pyrénées a décidé d'en améliorer l'efficacité tout en s'efforçant d'en atténuer les conséquences pour la

population. C'est au fond, même si elle n'a jamais été exposée ainsi, la philosophie profonde du Schéma régional des transports collectifs approuvé en 1982.

En améliorant l'efficacité de l'organisation spatiale de la région grâce à des transports collectifs plus nombreux, plus confortables et plus rapides reliant Toulouse aux principales villes et la plupart de ces villes entre elles, on pouvait espérer favoriser un développement économique plus équilibré. Vue de l'extérieur, Midi-Pyrénées ne serait plus seulement Toulouse et son agglomération mais tout un éventail de villes petites et moyennes plus facilement accessibles depuis la métropole régionale. Cela ne pouvait qu'inciter les décideurs à renforcer encore le potentiel toulousain des commerces et des services créateurs d'emplois dans la mesure où ils pourraient toucher ainsi une clientèle régionale plus nombreuse n'hésitant plus à faire le déplacement vers la capitale de Midi-Pyrénées. Mais, inversement, d'autres activités qui jusque là s'étaient concentrées à Toulouse pour bénéficier de relations faciles avec le reste du pays, pourraient envisager de se diffuser plus largement dans la région sans souffrir de l'éloignement des grands équipements de la ville-métropole.

> *"...notre région, géographiquement située en dehors des axes naturels de communications empruntés par les moyens modernes de surface, s'est vu, au fil de l'histoire, quelque peu marginalisée.*
>
> *Conscients de cette situation, les responsables régionaux ont entrepris, sur leur initiative, une concertation la plus large possible afin de proposer un plan cohérent destiné à pallier la dégradation des communications dans notre région...*
>
> *Il s'agissait raisonnablement d'endiguer une marginalisation de notre région, et de ce fait, insuffler une cohésion propre à la vitalité de Midi-Pyrénées...*
>
> *De la réalisation du schéma régional de transports dépend pour la plus grande part le renouveau des communications et ce renouveau pour Midi-Pyrénées, c'est en quelque sorte un bain de jouvence donné à un corps si souvent oublié et meutri."*
>
> Allocution d'A.Raymond, président du Conseil Régional, le 19 mai 1982.

En étroite collaboration avec la SNCF, les transporteurs routiers et les collectivités locales, après un inventaire des services existants sur les relations d'intérêt régional (**581**), fut donc élaboré un programme d'actions dont la réalisation doit s'échelonner jusqu'en



Relations d'ordre national

axes régionaux (route et fer)

Poles régionaux ou locaux les plus caracteristiques (route surtout et fer)

Zones diffuses (routes surtout et fer)

Secteur excentré

FIG. 50 . L'ORGANISATION DE L'ESPACE RÉGIONAL VUE PAR LES AUTEURS DU SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS.

Source. Service Régional de l'Equipement.

Carte extraite de l'Etude réalisée par le SRE. Schéma régional des transports collectifs. Diagnostic. 1977. (580)

1986. Au début de 1984, le Conseil Régional subventionnait déjà une vingtaine de services nouveaux ferroviaires et routiers pour compléter une offre de transport collectif jugée insuffisante ou mal adaptée sur certains itinéraires:

-Services ferroviaires organisés à l'initiative du Conseil Régional au 1° janvier 1984:

-Rodez-Brive
-Toulouse-Figeac
-Toulouse-Pau
-Toulouse-Tarbes
-Toulouse-Montréjeau
-Toulouse-Auch
-Toulouse-Mazamet
-Ax-les-Thermes—Foix

-Services routiers organisés à l'itiative du Conseil Régional, au 1° janvier 1984:

-Toulouse-Millau
-Toulouse-Auch
-Auch-Montauban
-Auch-Agen
-Cahors-Libos
-Boussens-Saint-Girons
-Tarbes-Bagnères.

Dans le cadre du SRTC, l'Etablissement Public Régional participe aussi à l'amélioration des infrastructures ferrovaires (Toulouse-Saint-Sulpice) afin d'améliorer les performances de certains trains omnibus, et il a acquis du matériel dont l'exploitation est confiée à la SNCF (4 voitures Corail, 1 automotrice électrique, 1 autorail et sa remorque). En 1984, les dépenses pour les infrastructures et l'achat de nouveaux matériels devraient représenter un investissement de 37 millions de francs, sur un budget total affecté au SRTC de 65 millions (investissements et fonctionnement).

Pour mettre en oeuvre le Schéma Régional des Transports collectifs, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées a trouvé un appui efficace auprès de la SNCF qui, confrontée à des difficultés financières menaçant l'existence de nombreuses lignes d'omnibus, a trouvé là l'occasion de réorganiser ses services sur une base plus régionale afin de mieux adapter dans l'espace l'offre à la demande, sans compromettre davantage l'équilibre de son compte d'exploitation.

Mais en accompagnant et en améliorant le fonctionnement d'une organisation spatiale de la région dont ils ne faisaient que reconnaître l'existence,et la force, les élus régionaux allaient au-devant des besoins d'un système économique dont ils avaient bien souvent dénoncé les vices. En agissant ainsi, ils risquaient fort d'aggraver des disparités socio-spatiales à l'intérieur de

Midi-Pyrénées entre des pôles ou des axes privilégiés car bien desservis et des zones de plus en plus isolées vouées progressivement à l'abandon. Ils ne pouvaient pourtant pas renier leurs engagements passés en acceptant une telle perspective. C'est ce qui explique que le SRTC comporte deux volets fort différents: à côté des actions évoquées ci-dessus en faveur des liaisons "régionales", un effort particulier a été décidé pour la desserte des zones rurales qui, a priori,relèverait plutôt de la compétence des conseils généraux et des communes. Mais il fallait bien corriger les effets "négatifs"(?) d'une politqie trop strictement tournée vers l'amélioration des relations interurbaines.

En milieu rural, c'est dans les Monts de Lacaune qu' a été expérimentée, en 1978,une organisation très souple des transports collectifs. Pour desservir dix communes ne regroupant que 4500 habitants sur près de 30 000 hectares, on a imaginé d'utiliser un minicar (20 places) permettant d'aller selon les jours à Castres, Mazamet, Brassac ou La Salvetat, c'est à dire dans les bourgs ou les villes proches. La veille, les habitants qui souhaitent utiliser ce service prennent contact par téléphone avec le transporteur afin d'être pris en charge à domicile. Seule la destination du minicar est donc fixée à l'avance, son itinéraire variant en fonction de la demande.

Le principe est donc simple et susceptible d'ajustements.En combinant transports scolaires et transports collectifs à la demande, harmonisant les horaires des uns et des autres, les collectivités locales organisatrices peuvent utiliser plus correctement les minicars dont elles disposent. Une véritable contagion s'est développée depuis 1980 une fois connus les résultats obtenus dans les premiers cantons bénéficiant de tels services. Au début de l'année 1984 on comptait 44 expériences de ce type en Midi-Pyrénées, les minicars assurant pour une clientèle captive soit la desserte des villes et des bourgs voisins, soit, mais plus rarement, le rabattement des usagers vers des lignes ferroviaires ou routières assurant des liaisons interurbaines "régionales". En 1983, c'est au total 49 000 personnes qui ont ainsi été transportées en milieu rural.

Les tarifs proposés sont bien sûr calculés au plus juste dans la mesure où les minicars s'adressent à des usagers aux ressources modestes: les recettes ne couvrent ainsi, selon les cas,que 20 à 70% des dépenses d'exploitation, ce qui correspond à un déficit par habitant des zones desservies de 9 à 50F par an. En 1984, compte tenu de la participation financière des collectivités locales, la Région devrait contribuer pour 768 000 francs au fonctionnement de l'ensemble des services de minicars de Midi-Pyrénées, soit 4,3% seulement des dépenses de fonctionnement qu'elle se propose d'affecter aux transports collectifs, 80% allant aux services ferroviaires, 14% aux services routiers, et 2,7% à l'information et à la publicité.

Le système de desserte des zones rurales fonctionne semble-t-il à la grande satisfaction de ses promoteurs et des usagers. Il s'inscrit parfaitement dans la logique du Plan régional 1983-1988 qui a mis l'accent sur l'aide aux "micro-régions".

> *" Dans les zones non organisées, là où la mobilisation des énergies est la plus difficile, la Région aidera "tout ce qui bouge", avec le maximum de souplesse: petits projets à caractère économique ou culturel, animation et organisation...* p.51
>
> *La micro-région se définit avant tout par son projet (organisation en vue du développement économique global) et par la volonté solidaire des élus locaux (volonté exprimée à travers des institutions de coopération intercommunale authentiques et durables). Le zonage ne peut venir que de l'agrégation progressive des initiatives d'un milieu qu'on cherche à restaurer dans sa capacité d'entreprendre et de décider".*
> p.50
>
> Plan régional (**184**).

Position de repli en temps de crise ou séduction des "utopies rustiques"? Ce plan qui souhaite une *"Région au service de sa diversité"*, et dont une partie s'intitule *"Une Région solidaire"*, fait bizarrement abstraction de Toulouse. Serait-ce la reconnaissance qu'au prix de quelques ajustements, la métropole régionale et les principales villes moyennes de Midi-Pyrénées bénéficieront spontanément des actions sectorielles envisagées par ailleurs en faveur des activités industrielles et tertiaires, grâce à une organisation de l'espace régional qui s'est révélée très efficace jusqu'ici et bien adaptée aux besoins du système économique? Les actions en faveur des "micro-régions" ne seraient alors, tout comme les transports collectifs en zones rurales, que l'expression d'une solidarité régionale visant à retrouver une *"harmonie géographique"* que ne peut assurer le développement sectoriel.

*

* *

CONCLUSION

Systématiquement replacés dans une perspective historique et confrontés dans un cadre régional assez vaste, bien des phénomènes souvent connus, mais toujours étudiés pour eux-mêmes prennent une toute autre signification. L'hypothèse de départ qui a constamment guidé cette recherche s'avère,au bout du compte,féconde. "Retard" économique, grande inertie des structures spatiales, croissance vigoureuse et paradoxale de Toulouse dans une région peu active...autant de traits spécifiques de Midi-Pyrénées dont il est vain de chercher l'explication dans la région elle-même. Mais on ne saurait cependant en attribuer l'entière responsabilité à un système économique se déployant dans l'espace national et assignant à chacune de ses parties, en fonction de sa propre logique, tel ou tel rôle précis dans la production des richesses du pays et, par voie de conséquence, telle ou telle forme d'organisation spatiale. En effet, cela serait oublier l'importance des résistances sociales et spatiales qui s'enracinent dans l'histoire de chaque région. Toute l'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées est dominée par cette confrontation permanente entre des forces conquérantes que l'on dirait venues de l'extérieur — ou en simplifiant beaucoup, de...Paris — et une société locale, influencée par une bourgeoisie sans envergure et/ou sans moyens, qui s'est longtemps repliée dans une attitude purement défensive.

Déjà très nettes dans la première moitié du XIX° siècle, les faiblesses de l'économie régionale sont apparues au grand jour dès que le chemin de fer a posé en termes nouveaux le problème de sa place dans un marché national en voie d'unification rapide.

Dans un premier temps, les bourgeoisies locales qui tiraient leurs revenus de la terre, du négoce et, plus rarement, de l'industrie, ont alors pensé que la voie ferrée, rompant un isolement néfaste, rendrait à leurs affaires une prospérité nouvelle. Leurs représentants se sont

ainsi lancés, en ordre dispersé, dans d'âpres luttes, afin d'obtenir, chacun pour leur ville, le bénéfice d'une bonne desserte ferroviaire, voire la tête d'une ou de plusieurs grandes lignes, ce qui, dans les années 1850, semblait un atout essentiel pour stimuler le commerce et l'industrie. Dans ce combat inégal et confus avec les puissants intérêts qui contrôlaient les compagnies ferroviaires, la solidarité "régionale", aussi faible fût-elle, souffrit beaucoup, et pour longtemps, de sordides querelles de clochers.

Mais contrairement à ce que l'on avait naïvement(?) espéré, loin de sauver un mode de production condamné, le chemin de fer lui porta de rudes coups en l'exposant à la concurrence redoutable du capitalisme moderne qui s'épanouissait dans d'autres régions du pays.

Chaque crise économique fut l'occasion d'un nouvel affrontement. On le vit en particulier à la fin du XIX° siècle lorsque les voies ferrées construites à la suite du Plan Freycinet facilitèrent la pénétration des produits de la grande industrie dans des contrées jusque là relativement protégées par leur isolement. En achevant la conquête du marché intérieur, bien des affaires industrielles et commerciales d'envergure nationale espéraient échapper aux difficultés qui les assaillaient alors.

Soucieuses avant tout de rentabilité, les compagnies ferroviaires avaient équipé en priorité les axes les plus fréquentés, respectant ainsi des hiérarchies et des solidarités spatiales héritées des siècles précédents. En ce sens, la promotion de Toulouse au rang de grand carrefour ferroviaire doit peut-être plus à cette logique du profit qu'à l'action revendicative de ses représentants. Dans une région qu'avait à peine effleuré la révolution industrielle , l'Etat, par souci d'efficacité administrative, n'eut ensuite aucun mal à imposer aux compagnies de chemins de fer de desservir correctement tous les chefs-lieux des départements. Ces derniers virent un peu plus tard leur rôle renforcé soit par la création des réseaux de voies ferrées d'intérêt local, soit par la mise en place des premiers réseaux d'autobus dont l'initiative revint le plus souvent aux conseils généraux. Se trouvèrent ainsi préparés les grands traits de l'organisation régionale actuelle.

En effet, il apparut très vite que la pénétration sur le marché régional d'entreprises extérieures à Midi-Pyrénées nécessitait des points d'appui, des relais locaux, facilement accessibles de Paris ou depuis les grandes villes du pays, mais capables aussi de drainer une clientèle nombreuse dans un assez vaste rayon pour assurer la rentabilité de commerces et de services rares.

Toulouse s'imposa très tôt pour remplir ce rôle qui stimula sa croissance, à un moment où la rente foncière qui avait assuré la prospérité de ses classes dirigeantes, s'amenuisait rapidement.

Plus tardivement, pendant l'entre-deux-guerres surtout, alors que progressait dans la population la consommation de biens et de services plus variés, d'autres villes de la région, des villes moyennes, reçurent de l'extérieur des activités nouvelles dont l'attraction stimula bien des petites affaires restées aux mains des bourgeoisies locales.

Toulouse, une dizaine de villes moyennes...dans un semis urbain hérité de l'histoire, le chemin de fer n'avait fait que renforcer une hiérarchie déjà reconnue lors de la réorganisation administrative de la période révolutionnaire. Or, cette hiérarchie s'est révélée fort bien adaptée aux besoins d'un système économique soucieux d'investir méthodiquement l'espace régional et qui, progressivement, a imposé, entre Toulouse et sa région, des solidarités socio-spatiales jusque là fort ténues.

C'est en fait cette organisation de l'espace, déjà bien dessinée avant la dernière guerre, mais jusque là de façon fort empirique, qui a reçu une sanction officielle quand fut créée, en 1960, la région Midi-Pyrénées. Il ne s'agissait pas alors de reconnaître un ensemble harmonieux déjà vigoureux, mais de lui donner une ossature plus solide à un moment où, entrant dans une nouvelle phase de son histoire, celle des monopoles, le capitalisme français, s'appuyant sur l'appareil d'Etat, se redéployait dans un espace qu'il avait investi un siècle plus tôt. C'est ainsi que, paradoxalement, le développement des transports routiers n'a guère entraîné, comme on aurait pu l'imaginer, de grandes modifications dans une organisation régionale "fonctionnelle", lui donnant simplement une plus grande souplesse en particulier à l'intérieur ou au voisinage immédiat de ses pôles principaux.

BIBLIOGRAPHIE

GEOGRAPHIE - HISTOIRE: EPISTEMOLOGIE

1. ALLIX A. L'esprit et les méthodes de la géographie. Etudes Rhodaniennes. 1948. pp.295-320.
2. BATAILLON C. Table ronde imaginaire sur la géographie universitaire française 1930-1940. Hérodote n°20. 1981.pp.116-153
3. BAULIG H. La géographie est-elle une science.An.Géo. n°305. 1948. pp. 1-11.
4. BEAUJEU-GARNIER J. La géographie. Méthodes et perspectives. Masson.1971. 143 p.
5. BERTRAND G. Construire la géographie physique. Hérodote n°26. 1982.pp.90-116.
6. BERTRAND G. Paysage et géographie physique globale. RGPSO. n°3.1968. pp.249-272.
7. BLOCH M. Apologie pour l'Histoire ou Métier d'historien. A.Colin. 7° éd. 1974. 167p.
8. BONNAMOUR J. Interrogations sur la recherche contemporaine en géographie humaine. L'Esp.Géo. n°4.1979.pp.255-262.
9. BRAUDEL F. Ecrits sur l'Histoire. Flammarion.1969. 315p.
10. BRUNET R. Pour une théorie de la géographie régionale. In Mélanges A.Meynier. P.U.Bretagne. 1972. pp.649-662.
11. BRUNET R. Rapport sur la géographie française. L'Esp.Géo. n°3.1982. pp.196-213.
12. BRUNHES J. Du caractère propre et du caractère complexe des faits de géographie humaine. An.Géo. n°121.1913.pp.1-40.
13. BRUNHES J. La géographie humaine.Essai de classification positiviste, principes et exemples. F.Alcan.1910.843p. Edition abrégée.PUF.1942.396p.
14. BURGUIERE A. La naissance des Annales. Les annales 1929-1979. Annales E.S.C. n°6. 1979.
15. CHABOT G. La genèse de l'agrégation de géographie. An. Géo. n°469. 1976. pp.
16. CHAUNU P. L'Histoire, science sociale. SEDES. 1974. 437p.
17. J.CHESNAUX. Du passé faisons table rase? Maspero. 1976.191p.
18. CHOLLEY A. Guide de l'étudiant en géographie.PUF. 1942.230p.
19. CLAVAL P. Essai sur l'évolution de la géographie humaine. Cahiers de Géo. de Besançon. n°12. 1964. 162p.
20. CLAVAL P. Pour le cinquantenaire de la mort de P.Vidal de la Blache. Cahiers de Géo. de Besançon. n°16. 1968.130p.

21. CLAVAL P. Principes de géographie sociale. Génin. 1973. 351p.

22. CLAVAL P. La nouvelle géographie. PUF. 1977. 125 p.

23. CLAVAL P. Le marxisme et l'espace. L'Esp.Géo. n°3. 1977. pp.145-164.

24. CLAVAL.P. Espace et pouvoir. PUF. 1978. 257p.

25. DEMANGEON A. Problèmes de géographie humaine. A.Colin. 1942. 405p.

26. DOLLFUS O. L'espace géographique. PUF. 1970. 128p.

27. DOLLFUS O. L'analyse géographique. PUF. 1971. 128p.

28. DRESCH J. Crise de la géographie? La Pensée. n°194. 1977. pp.19-27.

29. FAUCHER D. Pour la culture géographique. Bulletin de l'Université de Toulouse. n°1. 1938. pp.1-17.

30. FAUCHER D. La vie rurale vue par un géographe. Institut de Géographie. Fac. de Lettres de Toulouse. 1962. 316p.

31. FEBVRE L. La terre et l'évolution humaine. A.Michel. 1970. 444p. (1° éd. Renaissance du Livre.1922.)

32. GEORGE P. Géographie sociale du monde. PUF. 1945. 128p.

33. GEORGE P. Réflexions sur la géographie humaine. An.Géo. 1950. pp.214-218.

34. GEORGE P. Introduction à l'étude géographique de la population du monde. Travaux et Doc. de l'INED. Cahier n°14. 1951. 284 p.

35. GEORGE P. Existe-t-il une géographie appliquée? An.Géo. n°380. 1961. pp.337-346.

36. GEORGE P. Sociologie et Géographie. PUF. 1966. 215p.

37. GEORGE P. La géographie active. PUF. 1964. 395p.

38. GEORGE P. L'action humaine. PUF. 1968. 246p.

39. GEORGE P. Les méthodes de la géographie. PUF.1970. 128p.

40. GEORGE P. L'illusion quantitative en géographie. Mélanges A.Meynier. P.U.Bretagne. 1972. pp.121-131.

41. GEORGE P. Difficultés et incertitudes de la géographie. An.Géo. n°467. 1976. pp.48-63.

42. GEORGE P. La géographie, histoire profonde. A la recherche d'une notion globale de l'espace. An.Géo. n°498. 1982. pp.203-210.

43. GEORGE P. Cent ans d'histoire de la géographie. Acta Geographica. n°50. 1982. pp.1-8.

44. GEORGE P. Fin de siècle en Occident. Déclin ou métamorphose. PUF. 1982. 192p.

45. GIBLIN B. La géographie, discipline asservie. Hérodote. n°20. 1981. pp.56-69.

46. GOTTMANN J. De la méthode d'analyse en géographie humaine. An.Géo. n°301. 1947. pp.1-12.

47. GOUROU P. Pour une géographie humaine. Flammarion. 1973. 338p.

48. HAGETT P. L'analyse spatiale en géographie humaine. A.Colin. 1973. 390 p.

49. HIGOUNET. La géohistoire. In "L'Histoire et ses méthodes", La Pléiade. Gallimard. 1961. pp.68-91.

50. ISNARD H. L'espace géographique. PUF. 1978. 219 p.

51. ISNARD H. Pour une géographie empiriste. An.Géo. n° 483. 1978. pp.513-519.

52. ISNARD H. Méthodologie et Géographie. An.Géo.n° 492.1980 pp.129-142.

53. ISNARD H. et al. Problématiques de la Géographie. PUF. 1981.

54. JALABERT G. L'espace. Document de travail. Remica 8. CNRS. RCP 257. Toulouse. 25p.

55. LABASSE J. L'organisation de l'espace. Hermann. 1966. 605p.

56. LACOSTE Y. La géographie ça sert d'abord à faire la guerre. Maspero. 1976. 190p.

57. LACOSTE Y. Abas Vidal...Viva Vidal. Hérodote n°16. 1979. pp.68-81.

58. LEFEBVRE G. Réflexions sur l'histoire. Maspero. 1978. 282p.

59. LEFEBVRE H. La production d'espace. Anthropos. 1974.485p.

60. LE GOFF J. (sous la dir.). La nouvelle Histoire. Encyclopédie du savoir moderne. 1978. 575p.

61. LE LANNOU M. La géographie humaine. Flammarion. 1948. 252p.

62. MEYNIER A. Cinquante ans de géographie française. Volume jubilaire du Laboratoire de Géographie de Rennes. 1952.pp.47-65.

63. MEYNIER A. Réflexions sur la spécialisation chez les géographes. Norois. 1960. pp.5-12

64. MEYNIER A. Histoire de la pensée géographique française. PUF. 1969. 224p.

65. PHLIPPONNEAU M. Geographie et action. Introduction à la géographie appliquée. A.Colin. 1960. 227p.

66. RACINE J.B. et REYMOND H. L'analyse quantitative en géographie. PUF. 1973. 316p.

67. RAFFESTIN C. Pour une géographie du pouvoir. LITEC. 1980. 289p.

68. RECLUS E. L'homme et la terre. Paris. 6vol. 1903-1904. Extr. réédités en 1982: La Découverte/maspero. 2 vol. 182 et 222p.

69. REVEL J. Histoire et sciences sociales: le paradigme des Annales. Annales E.S.C. n°6. 1979.

70. REYNAUD A. La géographie entre le mythe et la science. TIGR.1974. n°18-19. 204p.

71. REYNAUD A. Le concept de classe socio-spatiale. TIGR.n°38. 1979. 75p.

72. REYNAUD A. Société, espace et justice. PUF. 1981.264p.

73. REYNAUD A. Les différentes utilisations de l'histoire par la géographie. CTHS. Bull. de la Section de Géo. Tome 84. 1981. pp.9-26.

74. REYNAUD A. La géographie, science sociale. TIGR. n°49-50. 1982. 164 p.

75. ROCHEFORT R. Géographie sociale et sciences humaines. Bul. de l'AGF. 1963. pp.18-32.

76. SANGUIN A.L. La géographie politique. PUF. 1977. 183p.

77. SORRE M. Les fondements biologiques de la géographie humaine. Essai d'une écologie de l'homme. A.Colin. 1943.440p.

78. SORRE M. Les fondements techniques de la géographie humaine. A.Colin. 1948. 1950. 1952. 1 516p.

79. SORRE M. La notion de genre de vie et sa valeur actuelle. 2 articles. An.Géo. n°306 et n°307. 1948. pp.97-108 et pp.193-204.

80. SORRE M. Rencontres de la géographie et de la sociologie. M.Rivière. 1957. 215p.

81. SORRE M. L'homme sur la terre. Hachette. 1961. 365p.

82. VIDAL DE LA BLACHE P. Le principe de la géographie générale. An.Géo. 1896. pp.129-142.

83. VIDAL DE LA BLACHE P. La conception actuelle de l'enseignement de la géographie. An.Géo.n°75. 1905. pp.193-207.

84. VIDAL DE LA BLACHE P. Les genres de vie dans la géographie humaine. 2 articles. An.Géo. n°111 et n°112. 1911. pp.193-212 et 289-304.

85. VIDAL DE LA BLACHE P. Des caractères distinctifs de la géographie. An.Géo. n°124. 1913. pp.289-299.

86. VIDAL DE LA BLACHE P. Principes de géographie humaine. A.Colin. 1921.327p.

87. VIERS G. Réflexions sur la géographie en France. La Pensée. n°194. 1977. pp.28-40

88. VILAR P. Histoire marxiste, histoire en construction. In "Faire de l'Histoire". Gallimard. 1974.pp.169-209.

89. VILAR P. Une histoire en construction. Approche marxiste et problématiques conjoncturelles. EHESS. 1982. 430p.

90. La géographie à travers un siècle de Congrès internationaux. Union Géographique internationale. 1972. 252p.

91. Les géographes français. CTHS. Bulletin de la section de Géographie. LXXXI. 1975. 203p.

92. Recherches géographiques en France. Comité national français de géographie. CNRS. 1980.219p.

93. Une géographie à visage humain? Espace/marxisme. Espace-Temps. 1981. n°18-19-20.

94. Elisée Reclus. Un géographe libertaire. Hérodote n°22.1981.

95. Histoire et épistémologie de la géographie. CTHS. Bulletin de la section de Géographie. L XXXIV. 1981.

96. Géographie sociale. Actes du colloque de Lyon 14-16 octobre 1982. Ed.D.Noin. 1983. 513p.

NOTION DE REGION- REGIONALISME- REGIONALISATION

97. BRONGNIART P. La région en France. A.Colin. 1971. 128p.

98. CLAVAL P. Régions, nations et grands espaces. Génin. 1968 837p.

99. CLAVAL P. et E.JUILLARD. Région et régionalisation. Bibliographie analytique. Dalloz. 1967. 99p.

100. DAUPHINE A. Espace, région et système. Economica. 1979. 168p.

101. DE LANVERSIN J. La région et l'aménagement du territoire. Litec. 3°éd. 1979. 434p.

102. DURRIEU Y. Régionaliser la France. Capitalisme ou socialisme. Mercure de France. 1969. 356p.

103. DAYRIES J.J. et M. La régionalisation. PUF. 1978. 128p.

104. DUMOLARD P. Région et régionalisation. Une approche systémique. L'Esp. Géo. n° 2.1975. pp.93-112.

105. DUMOLARD P. Le concept de région: ambiguïtés, paradoxes ou contradictions? TIGR n°41-42. pp.21-32.

106. DUPLANTIER J. Le régionalisme économique. Thèse Droit.Bordeaux. 1929. 264p.

107. FAUCHER D. Des "pays" aux régions. Bulletin de l'Université de Toulouse. 1941. pp.285-301.

108. FREMONT A. La région,espace vécu. PUF. 1976. 223p.

109. GIARD J. et SCHEIBLING. L'enjeu régional. Ed. Sociales.1981. 277p.

110. GRAVIER J.F. Paris et le désert français. Flammarion. 1947.

111. GRAVIER J.F. La question régionale. Flammarion. 1972.

112. GREMION P. Le pouvoir périphérique. Seuil. 1976. 477p.

113. HAUSER H. Les régions économiques. Grasset. 1918. 78p.

114. JUILLARD E. La région. Contributions à une géographie générale des espaces régionaux. Ed.Ophrys. Gap. 1974. 230p.

115. JUILLARD E. et NONN H. Espaces et régions en Europe occidentale. CNRS. 1976. 122p.

116. KAYSER B. Géographie active de la région. In La géographie active. PUF. 1964. pp.303-392.

117. KAYSER B. et J.L. 95 régions. Seuil. 1971. 144p.

118. KAYSER B. Systèmes spatiaux et structures régionales. Document de travail. REMICA 03. CNRS, RCP 237. Toulouse.34p.

119. LAFONT R. La révolution régionaliste. Gallimard. 1967. 251p.

120. LAJUGIE J, DELFAUD P., LACOUR C. Espace régional et aménagement du territoire. Dalloz. 1979. 884p.

121. LE BERRE M. Heur et malheur de la géographie régionale. TIGR. n°41-42. 1980. pp.3-20.

122. MADIOT Y. L'aménagement du territoire. Masson. 1979. 232p.

123. MARTIN J.P., NONN H. La notion d"intégration régionale". TIGR. n°41-42. 1980. pp.33-46.

124. MONOD J. et CASTELBAJAC P. L'aménagement du territoire. PUF. 1971. 128p.

125. PERRIN J.C. Le développement régional. PUF. 1975.

126. PHLIPPONNEAU M. La gauche et les régions. Calmann-Levy. 1967. 254p.

127. PHLIPPONNEAU .Décentralisation et régionalisation. Calmann-Lévy. 1981. 244p.

128. PISANI E. La région, pour quoi faire? Calmann-Lévy. 1969. 228p.

129. ROCHEFORT M. et al. Aménager le territoire. Seuil. 1970. 144p.

130. THIBAULT A. L'analyse des espaces régionaux en France depuis le début du siècle. An.Géo. 1972. pp.129-170.

131. VIDAL DE LA BLACHE P. Régions françaises. Revue de Paris. 1910. pp.821-849.

132. VIDAL DE LA BLACHE P. La relativité des divisions régionales. In "Les divisions régionales de la France". F.Alcan. 1913. pp.3-14.

133. Les divisions régionales de la France. F.Alcan. 1913. 260p.

134. Régions et régionalisation en France du XVIII° siècle à nos jours. Colloque de Strasbourg 1974. PUF. 1977. 594p.

135. Région. Enquête sur un concept au-dessus de tout soupçon. Espaces-Temps. n°10-11. 1979. 125p.

OUVRAGES GENERAUX SUR LA FRANCE. Géographie. Histoire économique et sociale.

136. BRAUDEL F. Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XVI°-XVIII° siècles.3 vol. A.Colin. 1979.

137. BRAUDEL F. et LABROUSSE E. (sous la direction de). Histoire économique et sociale de la France. 8 vol. PUF. 1970-1982.

138. BRUNHES J. Géographie humaine de la France. Dans la série "Histoire de la nation française" dirigée par G.Hanotaux. 2 vol. (Tome II en collaboration avec P.Deffontaines) Plon. 1926. 485 ET 652 p.

139. CARON F. Histoire économique de la France. XIX°-XX° siècles. A.Colin. 1981. 320p.

140. DELFAUD P,GERARD C.,GUILLAUME P.,LESOURD J.A. Nouvelle histoire économique. XIX°-XX° siècles.2 vol. A.Colin. 1976. 335 et 414p.

141. DEMANGEON A. Géographie économique et humaine de la France. (Tome VI de la Géographie Universelle dirigée par L.Gallois et P.Vidal de La Blache). 2 vol. A.Colin. 1946. 900p.

142. DUBY G. et WALLON H. (sous la direction de). Histoire de la France rurale. 4 vol. Seuil. 1975-1976.

143. DUBY G. et WALLON H. (sous la direction de). Histoire de la France urbaine. 5 vol. Seuil. 1980-1984.

144. ESTIENNE P. La France. 4 vol. Masson.1978-1979.

145. FAUCHER D. La France. Géographie.Tourisme. 2 vol. Larousse. 1951-1952. 544 et 484p.

146. GEORGE P. Géographie économique et sociale de la France. Editions sociales internationales. 1937. 272p. (2° édition en 1946. Editions Hier et Aujourd'hui. 223p.)

147. GEORGE P. La France. PUF. 1967. 270p.

148. LEQUIN Y.(sous la direction de). Histoire des Français. XIX°-XX° siècles. 3 vol. A.Colin. 1983-1984.

149. LEON P. (sous la direction de). Histoire économique et sociale du monde. 6 vol. A.Colin. 1978.

150. NOIN D. L'espace français. A.Colin. 1976. A.Colin.271p.

151. PALMADE G. Capitalisme et capitalistes français au XIX°s. A.Colin. 1961. 297p.

152. PARODI M. L'économie et la société française depuis 1945. A.Colin. 1981. 287p.

153. PINCHEMEL P. La France. 2 vol. A.Colin. 2° éd. 1980. 328 et 415p.

154. RECLUS E. La France. Tome II de la Nouvelle Géographie Universelle. Hachette. 1885. 1017p.

155. RIOUX J.P. La révolution industrielle. 1780-1880. Seuil. 1971. 271p.

156. SAUVY A. Histoire économique de la France entre les deux guerres. 2vol. A.Fayard. 1965 et 1972.

157. VIDAL DE LA BLACHE. Tableau de la géographie de la France. Tome I de l'Histoire de la France des origines à la Révolution, sous la direction de E.Lavisse. Hachette. 1903. 397p.

158. Nouvelle Histoire de la France contemporaine. 16 vol. parus. Seuil . A partir de 1970.

159. Histoire de la France contemporaine. 1789-1981. 8 vol. Editions sociales/livre Club Diderot. 1977-1981.

LA REGION MIDI-PYRENEES. Etudes générales.

160. ARMENGAUD A. A propos des origines du sous-développement industriel dans le Sud-Ouest. An. du Midi. 1960. pp.75-82.

161. ARMENGAUD A. Les populations de l'est aquitain au début de l'époque contemporaine (vers 1845-vers 1871). Mouton. 1961. 589p.

162. ARMENGAUD A. et LAFONT R.(sous la direction de). Histoire de l'Occitanie. Hachette. 1979. 949p.

163. ARQUE P. Géographie du Midi aquitain. Rieder. 1939. 269p.

164. Association pour la Renaissance de la Province de Toulouse. La Province de Toulouse. 1942. 242p.

165. BABONNEAU L.L'activité industrielle dans le Sud-Ouest. In "France méridionale et pays ibériques", Mélanges offerts à D.Faucher. Toulouse. 1948. pp.49-74.

166. BARRERE P.; HEISCH R., LERAT S. La région du Sud-Ouest. Col. "France de Demain". PUF. 1962. 160p.

167. BERINGUIER C., BOUDOU A., JALABERT G. Toulouse. Midi-Pyrénées. La transition. Stock. 1972. 381p.

168. BERTHE M.C. Les zones d'influence de Toulouse. DES de Géographie. Fac. des Lettres de Toulouse. 213p + atlas de 40 cartes.

169. BRUNET R. Où en sont les bassins houillers d'Aquitaine? RGPSO.n°3. 1957. pp.299-314.

170. BRUNET R. Toulouse et la propriété rurale. RGPSO. 1958. pp.325-342.

171. BRUNET R. Lacq, le pétrole et le Sud-Ouest. RGPSO. 1958. pp. 351-374.

172. BRUNET R. Le retard économique et les possibilités d'avenir du Sud-Ouest. RGPSO. 1958. pp.386-390.

173. BRUNET R. Les campagnes toulousaines. Association des Publications de la Fac. des Lettres de Toulouse. 1965. 727p.

174. BRUNET R. Le Midi toulousain. Col "Découvrir la France". Larousse. 1974. 80p.

175. Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées. Tableau de bord du commerce. Résultats de 24 agglomérations. Synthèse régionale. 1976. 37p + annexes.

176. CHOLVY G. (sous la direction de). Histoire du Languedoc de 1900 à nos jours. Privat. 1980. 415p.

177. CLAVERIE J.C. Villes et régions dans le sud-ouest français pré-industriel. Thèse de 3° cycle. Strasbourg. 1972. 190p + annexes.

178. CLAVERIE J.C. Les cadres spatiaux de la vie de relation dans le sud-ouest de la France. Rev. Géog. de l'Est. n°3.1973. pp.335-352.

179. CODER Midi-Pyrénées. Schéma d'armature urbaine Midi-Pyrénées. I. Rapport et annexes. II.Atlas. Toulouse. 1967.

180. Comité Consultatif d'Action Economique de la 17° Région. Compte-rendu analytique des réunions. 2 vol. 1916-1917 et 1918-1919.

181. Comité Industriel d'Action Economique. Richesses et Espérances du Midi pyrénéen. Larrieu-Bonnel. 1962.

182. Congrès méridional. 3° session tenue à Toulouse en août 1858. Toulouse. Imp. A.Chauvin. 1858. 680p.

183. Conseil Régional de Midi-Pyrénées. Un avenir pour Midi-Pyrénées. Privat. 1977. 337p.

184. Conseil Régional de Midi-Pyrénées. Plan régional 1983-1988. Une région au service de sa diversité. Privat. 1983. 207p.

185. COPPOLANI J. Agglomérations et conurbations dans le Midi aquitain et languedocien. RGPSO. 1957. pp.337-358.

186. COPPOLANI J. Un essai de géographie appliquée : l'armature urbaine du Sud-Ouest. RGPSO n°2. 1967. pp.131-164.

187. COPPOLANI J. Les villes de Midi-Pyrénées en 1975. RGPSO n°1.1976. pp. 51-60.

188. COPPOLANI J. Toulouse, les villes du sud-ouest du Massif central et des Pyrénées centrales. In "La France des villes", sous la direction de J.Beaujeu-Garnier. Tome 4., Sud-Ouest. La Documentation française. 1980. pp. 121-185.

189. COPPOLANI J. Le recensement de 1982 dans Midi-Pyrénées. Premiers résultats. RGPSO n°2.1983. pp.179-186.

190. CROUZET F. Les origines du sous-développement économique du Sud-Ouest. Annales du Midi. 1959. pp.71-80.

191. DATAR. Le Grand Sud-Ouest. Travaux de Recherches et Prospective. La Documentation française. 1979. 213p.

192. DECOMBLE C. Le charbon dans la région. La Région de Toulouse et des Pyrénées. n°6-7. 1921. pp.148-159.

193. DE DAINVILLE F. Cartes anciennes du Languedoc.XVI°-XVII° siècles. Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie. n°3-4, 1960. 216p. et supplément de 26 cartes.

194. DE PLANET. L'industrie méridionale, son importance, ses progrès. In "Congrès méridional",3° session. Toulouse 1858. pp.251-641.

195. DE PLANET E. Statistique industrielle du département de la Haute-Garonne. Mém.Ac. des Sciences de Toulouse. 1872. pp.220-246.

196. DEVEAUD J. Evolution économique et sociale de la région Midi-Pyrénées. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1965. 109p.

197. DUTIL L. L'état économique du Languedoc à la fin de l'Ancien Régime. (1750-1789). Hachette. 1911. 962p.

198. FAUCHER D. Campagne française et campagnes méridionales, à propos d'un livre récent. An. du Midi. 1933. pp.400-410.

199. FAUCHER D. Toulouse, capitale régionale. Bulletin Municipal de Toulouse. n°7. 1935. pp.569-580.

200. FAUCHER D. (sous la direction de). Les villes de la région de Toulouse. Privat. 1942. 111p. (Etudes parues également dans la RGPSO 1940, pp.81-110 et 1941 pp.62-109)

201. FAUCHER D. Les fondements de la civilisation rurale du Sud-Ouest de la France.1944. (article repris dans La vie rurale vue par un géographe, Toulouse. 1962.)

202. FOHLEN C. En Languedoc: vigne contre draperie. Annales E.S.C. 1949. pp.290-297.

203. FRECHE G. Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières (vers 1670-1789). Cujas. 1974. 981p.

204. FRECHE G. La population du Languedoc et des Intendances d'Auch, de Montauban et du Roussillon aux 17° et 18° siècles. Population. n°3.1971. pp.499-518.

205. GARRISSON J. et FERRO M. (sous la direction de). Une histoire de la Garonne. Ramsay. 1982. 624p.

206. GAUCHY M. Le rayonnement des journaux toulousains. RGPSO. 1955. pp.100-112.

207. GODECHOT J. La crise de 1846-47 dans le sud-ouest de la France. Recueil de la Société d'Histoire de la Révolution de 1848. 1954. 23p.

208. HIGOUNET C. (sous la direction de). Histoire de l'Aquitaine. Privat. 1971. 537p.

209. IDRAC M. et LABORIE J.P. L'économie de Midi-Pyrénées en crise. RGPSO n°1.1976.pp.9-30.

210. ISAAC G. (sous la direction de). Midi-Pyrénées et le Marché Commun. Université des Sciences sociales de Toulouse. 1977. 157p.

211. JALABERT G. Les industries aérospatiales dans le sud-ouest de la France: industries de pointe et de développement régional. RGPSO n°3-4, 1970. pp.219-254.

212. JALABERT G. Les industries aéronautiques et spatiales en France. Privat. 1974. 520p.

213. JALABERT G. et LABORIE J.P. L'évolution récente des industries dans la région Midi-Pyrénées. RGPSO n°3-4, 1970. pp.363-378.

214. JORRE G. La distribution de l'énergie électrique pyrénéenne dans la région de Toulouse. Mélanges R.Blanchard. 1932. pp.291-335.

215. KAYSER B. Les processus de l'urbanisation dans la région Midi-Pyrénées. RGPSO n°2. 1967. pp.113-129.

216. LABORIE J.P. Industrialisation et croissance des petites villes en milieu rural: l'exemple de Midi-Pyrénées. RGPSO. n°2. 1974. pp.109-130.

217. LABORIE J.P. Les petites villes. Ed. du CNRS. 1979.363p.

218. LABORIE J.P. Des banlieues partout... en Midi-Pyrénées. RGPSO n°2. 1983. pp-187-199.

219. LAGARDELLE H. Sud-Ouest, une région française. Bibliothèque syndicaliste. Librairie Valois. 1929. 191p.

220. LERNER H. La Dépêche, journal de la Démocratie. Publications de l'Université de Toulouse-Le Mirail. 2vol. 1978. 1012p.

221. MARCONIS R. Migrations et urbanisation dans la région Midi-Pyrénées. Statistiques et Etudes, n°3. 1972. INSEE. Toulouse.16p.

222. MARCONIS R. L'évolution récente de la région Midi-Pyrénées. L'Information Géographique, n°4, 1975. pp.159-180.

223. MARCONIS R. La population du sud-ouest de la France en 1975. RGPSO n° 1. 1976. pp.31-50.

224. NEMBRINI J.L. Les industries en milieu rural dans la région Midi-Pyrénées. Thèse de 3° cycle. Toulouse.1976.

225. PILLEBOUE J. Tendances récentes de l'agriculture de Midi-Pyrénées: vers une nouvelle géographie des revenus. RGPSO. n°2.1979. pp.145-198.

226. PRAGER J.P. L'industrie dans les villes moyennes de Midi-Pyrénées. RGPSO n°4. 1973. pp.383-396.

227. SERMET J. Les bases géographiques de la région de Toulouse. Toulouse. Imprimerie préfectorale. 1957. 34p.

228. TAILLEFER F. France méridionale ou midis français. Actes du 96° Congrès National des Sociétés Savantes. Toulouse 1971. Section de Géographie. Paris. 1975. pp.29-36.

229. TAILLEFER F. Le Midi toulousain. Flammarion. 1978. 314p.

230. THERON DE MONTAUGE. L'agriculture et les classes rurales dans les pays toulousains. Paris. 1869.

231. TREMPE R. La région économique de Toulouse aux lendemains de la Libération. An. du Midi. 1982. pp.61-90.

232. VAYSSIERE P. Une société commerciale du Sud-Ouest dans la première moitié du XIX° siècle: l'Epargne. DES Histoire. Fac. des Lettres de Toulouse. 1962. 197p.

233. VEDEL J. Etude d'une clientèle: la Maison Privat de Toulouse (1839-1934). DES Histoire. Fac. des Lettres de Toulouse. 1962. 235p.

234. WOLFF P. (sous la direction de). Histoire du Languedoc. Privat.1967. 540p.

235. WOLFF P. (sous la direction de). Documents de l'Histoire du Languedoc. Privat. 1969. 376p.

---

236. Atlas Midi-Pyrénées.(sous la direction de F.Taillefer).Institut de Géographie de Toulouse. Ed. Berger-Levrault. 1970.

237. Atlas Midi-Pyrénées, régional et départemental (sous la direction de B.Kayser). Institut de Géographie de Toulouse. 7 fascicules départementaux parus. 1981-1984.

Fichiers et annuaires:

238. -Annuaire statistique rétrospectif Midi-Pyrénées. INSEE. 1951. 3 vol. ronéo.

239. -Annuaire statistique régional. INSEE. 1957.

240. -Tableaux de l'économie Midi-Pyrénées. INSEE. 1963.

241. -Tableaux de l'économie Midi-Pyrénées. INSEE. 1968.

242. -Tableaux de l'économie Midi-Pyrénées. INSEE. 1978. (numéros spéciaux de Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées).

243. -Tableaux économiques de Midi-Pyrénées. INSEE. 1981.

244. -Tableaux économiques de Midi-Pyrénées. INSEE. 1984.

245. -Fichier industriel du Sud-Ouest. Tome II: Midi-Pyrénées. Société des Etudes Commerciales et industrielles. 6°éd. 1979.

246. Documents sur Toulouse et sa région. Publication de la Ville de Toulouse à l'occasion du 39° Congrès de l'Association française pour l'avancement des Sciences. 2vol. Privat. 1910. 342 et 365p.

247. La vie économique d'une région française. Toulouse-Montpellier. Pyrénées-Languedoc-Roussillon.(sous la direction de J.Deveaud). Imp.Fournié. Toulouse. 1947. 275p.

248. Les Edouard Privat. Cent années d'une librairie française. 1839-1939. Privat. 1952.

249. Programme d'action régionale Midi-Pyrénées. Journal officiel. 1959. 232 p.

250. Programme régional de modernisation et d'équipement Midi-Pyrénées.(1971-1975). Rapport général, 30p. et 3 rapports annexes.

251. Les fortunes en France et dans la région toulousaine de Révolution à nos jours. Publications de l'Université de Toulouse-Le Mirail. 1976. 101 p.

252. Les structures industrielles du Midi de la France. Colloque ADEFI-Sud. LEREP. Université des Sciences Sociales de Toulouse. 1981. 175p.

253. Le Midi toulousain: occupation et libération. Revue d'Histoire de la deuxième guerre mondiale. n°131. Juillet 1983.144p.

TOULOUSE* - TERREFORTS TOULOUSAIN ET LAURAGAIS

**La bibliographie relative à l'organisation interne de l'espace dans l'agglomération de Toulouse est présentée dans le tome consacré à l'étude des transports urbains.*

254. ARMENGAUD R. et SEGUY F. Pays toulousains d'autrefois. Horvath. 1982. 159p.

255. BACCRABERE G. et JORRE G. Toulouse, terre d'envol. Privat. 1966. 472p.

256. BERTAUX P. Libération de Toulouse et de sa région. Hachette. 1973. 270p.

257. BRUNET R. et SUERE G. Le vignoble entre Tarn et Garonne. RGPSO. 1959. pp.135-167.

258. CASTER G. Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse. De 1450 environ à 1561. Privat. 1962. 411p.

259. COPPOLANI J. Toulouse, étude de géographie urbaine. Privat. 1954. 415p.

260. COPPOLANI J. Toulouse au XX° siècle. Privat. 1962.436p.

261. COPPOLANI J. Connaissance de Toulouse. Privat. 1974.190p.

262. DIEUZAIDE J. et SAINT-SAENS M. Toulouse, tel qu'il fut en 1900. Labouche. 1978. 179p. 266 photos.

263. DUMERIL H. Toulouse il y a soixante ans. Mémoires de l'Ac. des Sciences de Toulouse. 1935, pp.199-214, et 1936, pp.87-100.

264. DUTIL L. La Haute-Garonne et sa région. Géographie historique. 2 vol. Privat-Didier. 1928-1929. 324 et 325 p.

265. FAUCHER D. Réflexions sur le destin de Toulouse. RGPSO. 1959. pp.101-115.

266. FOURCASSIE J. Toulouse, une ville à l'époque romantique. Plon. 1953.310p.

267. FROMENTIN H. La grande exploitation agricole dans le Toulousain. Association M.Bloch. Toulouse. 1964. 135p.

268. GHOLAM HOSSEIN S. Structure sociale et fortune mobilière et immobilière dans les campagnes de la Haute-Garonne au milieu du XIX° s. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1979. 152p.

269. GODECHOT J. ET SENTOU J. La fortune privée à Toulouse au XIX° siècle. In "Les fortunes françaises au XIX° s" (enquête dirigée par A.Daumard). Mouton 1973. pp.553-585.

270. INSEE. Direction régionale de Toulouse. Etude statistique de l'agglomération de Toulouse. 1952. 334p.

JALABERT G. Toulouse, croissance et crise. RGPSO n°1, 1983. pp.7-30.

271. JORRE G. Le commerce des grains et la minoterie à Toulouse. RGPSO. 1933. pp.30-72.

272. JORRE G. Le terrefort toulousain et lauragais. Privat. 1971. 348p.

273. LABROUSSE M. Toulouse antique.E. de Boccard. 1968.

274. LEBLANC G. La vie à Toulouse, il y a cinquante ans. Privat. 1978. 204p.

275. PECHOUX P.Y.et al. Toulouse. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1966.

276. PERILLIER L. L'expansion économique dans la Haute-Garonne. Imprimerie préfectorale. 1956. 212p.

277. PLEGAT M.T. L'évolution démographique d'une ville française au XIX° siècle: l'exemple de Toulouse. An. du Midi. 1952.

278. RAMET H. Histoire de Toulouse. Tarride. 1935. 922p.

279. REBERIOUX M. Jaurès et Toulouse. An. du Midi. 1963. pp.295-310.

280. SENTOU J. Fortunes et groupes sociaux à Toulouse sous la Révolution.(1789-1799). Privat. 1969. 499p.

281. SENTOU J. La fortune immobilière des Toulousains et la Révolution. Mémoires et Documents du Comité d'Histoire économique et sociale de la Révolution française. Bib. Nationale. 1970. 179p.

282. SERMET J. Toulouse et l'Espagne. Discours académique. 1955. 72p.

283. SERMET J. Toulouse et Zaragoza. Comparaison de deux villes. Bonner Geographische Abhandlungen. Heft.39. Bonn. 1969. 75p.

284. TAILLEFER A. L'Office National Industriel de l'Azote. RGPSO n°1.1957.pp.5-34.

285. WOLFF P. Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450). Plon. 1954. 710p.

286. WOLFF P. Histoire de Toulouse. Privat.1958. 418p.

287. WOLFF P. (sous la direction de). Histoire de Toulouse. Privat. 1974. 548p.

288. Toulouse. Publication de la Ville de Toulouse pour la 16° session de l'Association française pour l'avancement des sciences. Privat. 1887. 1150p.

289. Toulouse Universitaire. 1229-1979. Toulouse. 1980. 391p.

PYRENEES ARIEGEOISES ET CENTRALES

290. ARQUE P. Géographie des Pyrénées françaises. PUF. 1943.210p.

291. BABONNEAU L. L'énergie électrique dans la région pyrénéenne. Privat. 1942. (2° éd). 320p.

292. CASSE M.C. La population des Pyrénées (région Midi-Pyrénées). Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail.1972.

293. CAVAILLES H. La vie pastorale et agricole dans les Pyrénées des Gaves, de l'Adour et des Nestes. A.Colin. 1931. 413p.

294. CAZES G. Le tourisme à Luchon et dans le Luchonnais. Publ. de la Fac. des Lettres de Toulouse. 1964. 223p.

295. CHADEFAUD M. Lourdes, un pélerinage, une ville. Edisud. 1981. 126p.

296. CHEVALIER M. L'industrie textile pyrénéenne et le développement de Lavelanet. RGPSO. 1950. pp43-60.

297. CHEVALIER M. La vie humaine dans les Pyrénées ariégeoises. Génin. 1956.106lp.

298. CIMA. Documents pour un Livre blanc des Pyrénées (région Midi-Pyrénées). Toulouse. 1972. 2vol+ atlas.

299. DOUMERGUE Y. Les grandes industries de Tarbes. L'Information géographique. n°1.1965. pp.21-29.

300. DOUMERGUE. Electrochimie et électrométallurgie dans les Hautes-Pyrénées. RGPSO. n°4. 1965. pp.372-402.

301. DUCHEMIN P. L'industrie moderne à Tarbes et dans sa région. Origine et aperçu des conditions naturelles d'activité. RGPSO. 1955. pp.176-189.

302. DUPONT R. Les papeteries du Saint-Gironnais. Bull. des sciences économiques et sociales du CTHS. 1933.pp.167-178.

303. GADRAT F. Le mouvement de population dans l'Ariège de l'An X à 1936. RGPSO. 1938. pp.5-45.

304. HENRY S. L'industrie papetière dans le Saint-Gironnais. RGPSO. 1947-1948. pp. 55-80.

305. JORRE G. L'industrie dans les Pyrénées de l'Ariège. RGPSO. 1938. pp.110-129.

306. JUPPONT P. La houille blanche dans les Pyrénées. In "Documents sur Toulouse et sa région", Tome II, Privat.1910. pp.219-198.

307. MARTIN L. L'industrie hydroélectrique dans les montagnes pyrénéennes françaises. Annales de la Féd. Pyrénéenne d'Economie Montagnarde. Tome XXX. Toulouse. 1981. pp. 187-224.

308. MORERE P. L'Ariège avant le régime démocratique.Les mineurs de Rancié. Bull. de la Sté ariégeoise des Sciences, lettres et arts. Tome XIII. n°8. 1913. pp.353-375.

309. PALU P. Les structures commerciales à Tarbes. RGPSO n°3, 1975. pp.297-311.

310. REBOUL J. Ax-les-Thermes . Etude géographique. RGPSO. 1939. pp. 117-137.

311. SACOTTE J.C. Les vallées d'Andorre. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1974. 24p.

312. SANGUIN A.L. L'Andorre, micro-Etat pyrénéen: quelques aspects de géographie politique. RGPSO n°4. 1978.pp.455-474.

313. SARRAMON H. Montréjeau, seuil des Pyrénées ariégeoises. 1964. 201 p.

314. SEBASTIEN M. L'usine de Pamiers. DES de Géographie. Fac.des Lettres de Toulouse. 1961. 217p.

315. SERMET J. La nouvelle Andorre.Mélanges offerts à P.Arbos. Tome 2. Clermont-Ferrand. 1953. pp.91-108.

316. SERMET J. La frontière des Pyrénées. Toulouse. 1983.

317. SIRGANT A. Contribution à l'étude du commerce dans l'Ariège sous le Premier Empire. Bull. de la Sté Ariégeoise des Sciences, lettres et arts. Tome XVIII. n°11. pp. 412-423.

318. SOULET J.F. La vie quotidienne dans les Pyrénées sous l'Ancien Régime (XVI°-XVIII° siècles). Hachette. 1974. 319p.

319. SUAREZ C. Naissance du syndicalisme et des mouvements revendicatifs en Ariège: les grèves de 1905-1906 à l'usine métallurgique de Pamiers. Société Ariégeoise des Sciences, lettres et arts. 1979. pp.161-185.

320. TAILLEFER F. Le Vicdessos, étude géographique. RGPSO. 1938. pp.161-268.

321. TAILLEFER F. (sous la direction de). Les Pyrénées, de la montagne à l'homme. Privat. 1974. 520p.

322. TANIERE M. La région industrielle de Lavelanet. RGPSO.1954. pp.59-70.

323. Histoire de Tarbes. Marrimpouey. Pau. 1975. 413p.

324. Histoire de Pamiers. Syndicat d'Initiative. Basse-Ariège. 1981. 632p.

GASCOGNE GERSOISE

325. BAQUE Z. En Gascogne gersoise. Deux siècles d'histoire économique. 1750-1949. Auch. 1950. 167p.

326. BORDES M. D'Etigny et l'administration de l'Intendance d'Auch (1751-1767). 2vol. F.Cocharaux. Auch. 1957. 1 034p.

327. BORDES M. (sous la direction de). Histoire de la Gascogne des origines à nos jours. Editions Horvath. 1977. 445p.

328. BORDES M. (sous la direction de). Histoire d'Auch et des pays d'Auch. Editions Horvath. 1980. 262p.

329. LABAT E. En Gascogne, l'abandon de la terre. Revue des Deux Mondes. 1910.

330. LEVY J.P. La croissance d'une ville tertiaire: Auch. RGPSO 1973. pp.429-444.

331. PEREZ O. La révolution agricole au XVIII° siècle en Gascogne gersoise. RGPSO n°1-2, 1944. pp.56-105.

332. POLGE H. Les deux voies d'exportation des eaux de vie d'Armagnac au XVIII° siècle. Bull. de la Sté Archéologique, Hist, Lit. et Sc. du Gers. 1954. pp.260-266.

333. Le Gers. Numéro spécial de "L'Orientation économique et financière". n°1.1931. 66p.

334. Gascogne gersoise. Actes des XII° et XV° congrès d'études régionales tenus à Lectoure en 1959 par la Féd. Historique du S.O. et la Féd. des Stés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. Auch. 1959. 386p.

QUERCY ET PAYS DE LA MOYENNE-GARONNE

335. ALBERT C. et COUSTALS R. La coopérative laitière montalbanaise de Tempé-Lait. Son aire géographique. Mémoire de Maîtrise Géographie. Université de Toulouse-Le Mirail. 1970. 115p.

336. ARMENGAUD A. De quelques idées fausses concernant les pays de la Garonne vers 1840. Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine. 1960. pp.47-54.

337. ATHANE U. Essai sur Montauban et le Tarn-et-Garonne. Montauban. 1908. 424p.

338. CAMPS C. La cimenterie de Lexos et son influence sur le milieu rural. Mémoire de Maîtrise Géographie. Université de Toulouse-Le Mirail. 1969. 167p.

339. CANAL S. Notes historiques sur le département du Tarn-et-Garonne en 1830. Imp. G.Foustié. Montauban. 1932. 58p.

340. CANAL S. Quelques aspects de l'économie agricole du Tarn-et-Garonne vers le milieu du XIX° siècle. RGPSO. 1934. pp.57-84.

341. CARRIERE C. Négociants montalbanais à Marseille au XVIII° siècle. In "Montauban et le Bas-Quercy", actes du XVII° congrès des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. 1972. pp.383-406.

342. CHARRA W. Notes sur l'évolution des Causses du Quercy au cours du XIX° siècle. RGPSO. 1949. pp.175-221.

343. COCULA A.M. Montauban vue de Bordeaux. Etude des relations commerciales au XVIII° siècle. In "Montauban et le Bas-Quercy", actes du XVII° congrès des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne.1972. pp.368-376.

344. DEFFONTAINES P. Montauban, étude de géographie urbaine. An. de Géo. 1929. pp.460-469.

345. DEFFONTAINES P. Les hommes et leurs travaux dans les pays de la Moyenne-Garonne. SILIC. Lille. 1932. 462p. (Réédition en 1978 par la Librairie Quesseveur.Agen)

346. DEGUIRAL R. Essai sur les conditions économiques et sociales des pays de Garonne au cours du XIX° siècle. Revue d'Histoire Economique et Sociale. 1951. pp.227-251.

347. DELPON J.A. Statistique du Département du Lot. Paris 1831. 2vol. 554 et 495p. (Réédition par Quercy-Recherche. Cahors. 1979)

348. DE RICHEPREY H. Journal de voyages en Haute-Guienne. Tome II. Quercy. Publié par H.Guilhamon dans la série "Archives historiques du Rouergue". Société des Lettres Sciences et Arts de l'Aveyron. 1967. 559p.

349. IDRAC M. Les problèmes de développement de Montauban. RGPS 1973. pp. 397-414.

350. JALABERT G. Un exemple d'industrie en milieu rural: l'usin aéronautique Ratier-Figeac. RGPSO. 1967. pp.47-67.

351. LATOUCHE R. La vie en Bas-Quercy du XIV° au XVIII° siècle. Privat. 1923. 520p.

352. LIGOU D. Montauban à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution (1787-1794). Rivière. Paris. 1958.720

353. OMBRET A.et TOURON R. Montauban, cité drapière au XVIII° siècle. 1 recueil de documents d'archives. Archives du Tarn-et-Garonne. Service éducatif. 1968.

354. OMBRET A, FAU J.C., TOURON R. L'économie et la société dan le Tarn-et-Garonne sous la République plébiscitaire et le Second Empire (1851-1870). CDDP de Montauban. 1980. 137p. et 89 fac-similés de documents d'archives.

355. TULET J.C. Nature de la croissance économique de Cahors. RGPSO. 1973. pp.445-460.

356. TULET J.C. Cahors et l'espace lotois. Thèse de 3°cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1976. 348p.

357. Le Lot. Numéro spécial de "L'Orientation économique et financière". 1934. 42p.

358. Le Tarn-et-Garonne. Publication de la Ville de Montauban. Association française pour l'avancement des Sciences. Montauban. 1902. 161p.

PAYS TARNAIS

359. ASSIE J. Les Houillères du bassin d'Aquitaine et leurs difficultés. L'Information Géographique. 1967.

360. BIGET J.L. (sous la direction de). Histoire d'Albi. Privat. 1983.356p.

361. BRENAC R. Les industries de Mazamet. RGPSO. 1932. pp.64-82, 155-175, 249-266.

362. BRIVE M.F. La Verrerie Ouvrière (1895-1931). Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1980. 3 vol.

363. BOU C, BRU H. et al. Connaissance du Tarn. 2 vol. Imp. Coop. du Sud-Ouest. Albi. 1972-1974. 179p.

364. CAUQUIL A. Monographie de Graulhet. Albi. 1913.

365. CAZALS R. Avec les ouvriers de Mazamet. Maspero. 1978. 350p.

366. CAZALS R. Les révolutions industrielles à Mazamet 1750-1900. La Découverte-Maspero/Privat. 1983. 300p.

367. Comité d'Expansion économique du Tarn. Situation et avenir du Bassin de Carmaux et de la région d'Albi. 1970. Roneo.

368. Comité d'Expansion économique du Tarn. Aspects économiques du Tarn. Albi. 1964. 251 p.

369. CORMOULS-HOULES M. Mazamet en 1930. 3 vol. Privat. 1932.

370. DARTIGUE C. Le charbon de Carmaux sur le marché de Bordeaux. (1713-1793). Revue du Tarn 1945,pp.87-96 et 1946,pp. 150-160.

371. DEFFONTAINES P. La Grésigne. An. de Géo. 1924. pp.430-442.

372. DEROUSSEAU B. Le délainage à Mazamet. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail.1969. 405p.

373. DEROUSSEAU B. Le délainage à Mazamet. RGPSO. 1970.pp.347-362.

374. ESTADIEU M. Notes chronologiques et statistiques pour servir à l'histoire de la ville de Castres. Castres. 1852. 312p. (réédité par Laffitte Reprints en 1976).

375. ESTADIEU M. Annales du pays castrais. Castres.1893.499p. (réédité par Laffitte Reprints en 1977).

376. GARRIGUES N. et PETERSHEIM F. Graulhet et la mégisserie. Thèse de 3° cycle "Urbanisme et aménagement". Université de Toulouse-Le Mirail. 1980. 469p.

377. HUBAC R. Les industries castraises. RGPSO. 1934. pp. 142-167.

378. FRECHE G. La population de Castres et du Tarn de 1665 à 1968. An. du Midi. 1971. pp.191-214.

379. LAVAL G. La bataille du charbon à Carmaux et la nationalisation des houillères. 1944-1947. Revue du Tarn. 1980. pp.392-403.

380. LOUP J. L'industrie lainière dans le Tarn. Thèse Droit. 1910. 328p.

381. MONNIE A. Le bassin houiller de Carmaux-Albi. An. de Géo. 1929. pp.577-586.

382. MONNIE A. Les industries de la région Albi-Carmaux autres que la houille. RGPSO. 1930. pp.222-232.

383. PORTAL C. Le département du Tarn au XIX° siècle. Albi. 1912. 524 p. (réédité par Laffitte Reprints en 1977)

384. RASCOL P. Albi, étude géographique. RGPSO. 1933. pp. 73-125 et pp. 145-199.

385. RASCOL P. Graulhet, étude géographique. Imp. moderne. Aurillac. 1959. 94p.

386. RASCOL P. Les paysans de l'Albigeois à la fin de l'Ancien Régime. Aurillac. 1961. 325p.

387. SABIN G. La verrerie ouvrière d'Albi. Revue du Tarn. 1979. pp.403-424.

388. SOUTADE G. La Grésigne et ses abords. RGPSO. 1955. pp.237-271.

389. TREMPE R. Les mineurs de Carmaux (1848-1914). Editions Ouvrière. 1971. 2vol. 1012p.

390. WALLACH SCOTT J. Les verriers de Carmaux. Flammarion. 1982. 185p.

ROUERGUE

391. ATHANE U. Précis géographique du département de l'Aveyron. Imp. Carrère. Rodez. 3° éd. 1924. 259p.

392. BETEILLE R. La vie quotidienne en Rouergue avant 1914. Hachette. 1973. 255p.

393. BETEILLE R. Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain. Imp. L'Union. Poitiers. 1974. 573p.

394. BETEILLE R. Rouergue, terre d'exode. Hachette. 1978. 320p.

395. BETEILLE R. Aveyron. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1983. 142p.

396. CALMES R. Les campagnes du Ségala et du Lévezou. Ed. Subervie. 1980. 226p.

397. COURRIER L.E. La ganterie à Millau. RGPSO. 1934. pp. 110-120.

398. DE RICHEPREY H. Journal des voyages en Haute-Guienne. Publié par H.Guilhamon dans la série "Archives historiques du Rouergue". Tome I: Rouergue. Commission des Archives Historiques du Rouergue. Rodez. 1952. 483p.

399. DUCROT J. La houille à Decazeville. RGPSO. 1932. pp.121-130.

400. ENJALBERT H. (sous la direction de). Histoire du Rouergue. Privat. 1979. 508p.

401. ENJALBERT H. (sous la direction de). Histoire de Rodez. Privat. 1981.

402. ESPINASSE G. Le rayonnement d'une industrie agricole locale: le Roquefort. RGPSO. 1932. pp. 377-430.

403. GARCIA A. Le bassin houiller de l'Aveyron. RGPSO. 1959. pp.359-386.

404. GUGLIELMO R. Facteurs et formes de l'évolution urbaine à Decazeville. Bull. de l'AGF. 1955. pp. 76-85.

405. LUGAN J.C. et POINARD M. Les orientations d'une petite capitale régionale: Rodez. RGPSO. 1973. pp.415-428.

406. MARRES P. Les grands Causses. 2vol. Arrault. Tours. 1935. 213 et 445 p.

407. MERGOIL G. Le Rouergue. Privat. 1982. 224p.

408. MEYNIER A. Ségalas, Lévezou et Châtaigneraie. USHA. Aurillac. 1931. 490p.

409. MONTEIL A. Description du département de l'Aveyron. Rodez. 1802. (Réédité "Pour le pays d'Oc", en 1979).

410. POMAREDE Y. L'essor d'un petit centre régional: Rodez. RGPSO. 1954. pp.243-259.

411. POMAREDE Y. Le rôle de la route dans les vicissitudes d'un petit centre régional: Rodez. RGPSO. 1954. pp. 271-273.

412. PRADALIE M. L'industrie du zinc à Viviez-Penchot. RGPSO. 1936. pp.49-72.

413. Rouergue. Bilan d'un demi-siècle. N° spécial de la Revue du Rouergue. 1950. 206p.

OUVRAGES GENERAUX SUR LES PROBLEMES DE TRANSPORT.* LES TRANSPORTS EN FRANCE *

** à l'exception des transports urbains. La bibliographie relative à ce thème se trouve dans le tome consacré à l'étude des transports urbains dans l'agglomération de Toulouse.*

414. BATTIAU M. L'inégale répartition des flux internationaux de marchandises entre les différentesrégions françaises. Hommes et Terres du Nord. 1979. pp.5-14.

415. BERNADET M. et JOLY G. Le secteur des transports. Economica/ P.U.Lyon. 1978. 336p.

416. BLANC G. Consommation d'énergie comparée entre la route et rail. Transports n°200. 1975. pp.91-98.

417. BLOY E.; BONNAFOUS A. et al. Evaluer la politique des transports. Economica/P.U.Lyon. 1977.

418. BROUSSOLLE. Le rail et la route ou la convergence du secteur public et du secteur privé. Transports n°241. 1979.

419. CAPOT-REY R. Géographie de la circulation sur les continents. Gallimard. 1946. 296p.

420. CARALP R. La tarification des transports et son aspect géographique. L'Inf. Géo. n°5.1963. pp.206-217.

421. CARALP R. Planification et prospective des transports pour l'aménagement régional: le cas français. Acta Géographica Lovaniensia. Vol. 18. 1980. pp.19-26.

422. CHAPALUT J.N. Le marché des transports. Seuil. 1970. 144p.

423. CHESNAIS M. Géographie des transports et analyse régionale. L'Esp. Géo. n°3.1975. pp. 183-197.

424. CHESNAIS M. Transports et espace français. Masson. 1980. 216p.

425. CHESNAIS M. GEOSYSCOM. Transport et activités. Recherche méthodologique sur les transports terrestres de marchandises en France (1973-1976). Ministère des Transports. 1980. 174p + atlas de 107p.

426. CHESNAIS M. Représentation systémique des réseaux dans leur environnement. Caen. 1981. 150p.

427. CHESNAIS. Les transports dans l'économie française. Doc. Photographique n°6064. La Documentation française.1983.

428. CLOZIER R. Géographie de la circulation. L'économie des transports terrestres. Génin. 1963. 405p.

429. COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Rapport particulier: routes de rase campagne et voirie en milieu urbain. 5° Plan, 1966-1970. La Documentation française. s.d. 174p.

430. COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 6° Plan. Rapport de la Commission Transports. 2 vol. La Documentation française. 1971. 165 et 310p.

431. COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 7° Plan. Rapport de la Commission Transports et Communications. La Documentation française. 1976. 264p.

432. COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 8° Plan. Rapport du Comité Transports. La Documentation française. 1980. 148p. et un volume d'annexes, 363p.

433. DATAR. Transports et aménagement du territoire. Réflexion sur le rééquilibrage Est-Ouest. La Documentation française. 1976. 102p.

434. DERRUAU M. et WOLKOWITSCH M. Géographie appliquée des transports. In "Initiation à la géographie appliquée". Masson. 1978. Chapitre 6.

435. DEZERT B. Transports et organisation de l'espace. In "Les activités tertiaires". Tome 2. CDU-SEDES. 1976. 162p.

436. FISCHER A. Transport et localisation industrielle. An. de Géo. 1978.p.545.

437. GACHELIN C. Transports et industries. In "Transports et mutations actuelles". Dossier des Images économiques du monde. CDU-SEDES. 1983. pp.115-131.

438. GIROUX M. La tarification des transports intérieurs. Bordas. 1973. 224p.

439. GUYON G. Les transports en question. Ed. du Cerf. 1975.195p.

440. INSEE. Les statistiques de transports en France. 1952. 203p.

441. JOUFFROY L.M. Les relations du rail et de la route à l'origine des chemins de fer. L'Année ferroviaire. Plon. 1950. pp.55-78.

442. JUILLARD E. Axes de communication et développement régional équilibré. Aménagement du territoire européen, série d'études.n°15. Conseil de l'Europe. 1978. 30p.

443. JUILLET A. Sur la place des transports dans l'économie capitaliste. La Vie urbaine n°3, 1971. pp. 169-184.

444. LARGER D. La loi d'orientation des transports intérieurs. Droit et Ville n°15, 1983. pp.95-117.

445. DE LARTIGUE R. La politique régionale des transports de personnes en France. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse I. 423p + 47p. d'annexes. 1977.

446. LAUDENBACH A. Les politiques de transports face aux nouvelles exigences de l'aménagement du territoire. Aménagement du territoire européen, série d'études. n° 16. 1980. 34p.

447. L'HUILLIER D. et REYNOIRD C. La manoeuvre stratégique transport dans l'aménagement. Revue économique. n°2.1974. pp.176-207.

448. MINISTERE DES TRANSPORTS. Guide des opérations de transport collectif en milieu rural. 1978. 125p.

449. MINISTERE DES TRANSPORTS. Bilan des actions de promotion des transports collectifs interurbains. CETE Aix-en-Provence. 1980. 122p.

450. MINISTERE DES TRANSPORTS. L'automobile et la mobilité des Français. La Documentation française. Paris. 1980.214p.

451. MINISTERE DES TRANSPORTS. Introduction aux transports terrestres. La Documentation française. 1981. 163p.

452. PEYREGA J. Transports et développement régional. ACEDES. Pessac. 1977. 312p.

453. PLAUD A. Transport et aménagement: introduction à la politique des schémas régionaux de transports. Transports n° 220. 1977. pp.66-73.

454. QUINET E.et TOUZERY L. La coordination des infrastructures de transport. Documentation française. 1980. 146p.

455. QUINET E. (sous la direction de). Les transports en France. Situation au début des années 1980 et politique nouvelle. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1982. 348p.

456. QUINET E., TOUZERY L., et TRIEBEL H. Economie des transports. Economica. 1982. 285p.

457. REICHMAN S. Les transports: servitude ou liberté? PUF. 1983. 197p.

458. RENOUARD D. Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850. A.Colin. 1960. 129p + annexe cartographique.

459. REVERDY G. Parallèle des autoroutes et des chemins de fer. Revue générale des routes et aérodromes. n°494. 1974.

460. REVERDY G. Histoire des grandes liaisons françaises.Revue générale des routes et aérodromes. 2 vol. 1981 et 1982. 237 et 326p.

461. RITTER J. Géographie des transports. PUF. 1971. 128p.

462. SALINI P. L'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises en France(1840-1938). Thèse. Université de Paris-Dauphine. 1978. 296p.

463. SALINI P. L'intervention règlementaire de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises depuis la guerre. Transports n°256. 1980. pp.379-388.

464. SAUVY A. Influence des coûts de transport sur la répartition des hommes et l'urbanisation. In "Les disparités démographiques régionales", actes du colloque de Nice,1976. Ed. du CNRS. 1978. pp.213-220.

465. SAILE S. Le jeu de la concurrence train-avion en France. L'Inf. Géo. n°3.1975.

466. TOUTAIN J.C. Les transports en France de 1850 à 1965. Cahiers de l'ISEA, n°8. PUF. 1967.

467. VENTRELLA. F. La concurrence intermodale dans les marchés des transports terrestres de marchandises. Transports n°242. 1979. pp.155-166.

468. WICKHAM S. Economie des transports. Sirey. 1969. 429p.

469. WACKERMAN G. Les effets socio-économiques des grandes mutations des axes de communication et des transports en Europe occidentale et centrale. Aménagement du territoire européen, série d'études. n°39. Conseil de l'Europe. 1982. 44p.

470. WOLKOWITSCH M. L'économie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France. SEDES. 1960.532p.

471. WOLKOWITSCH M. Géographie des transports. A.Colin. 1973. (2° éd. 1982). 384p.

472. WOLKOWITSCH M. La décadence de la notion de service public pour les transports de voyageurs en milieu rural. Transports n°209. 1976. pp.52-55.

473. WOLKOWITSCH M. Transport et énergie. An. de Géc. n°501. 1981. pp.535-559.

474. WOLKOWITSCH M. Les orientations de la géographie des transports. An. de Géo. n°509. 1983. pp.1-18.

475. WOLKOWITSCH M. Concurrence et complémentarité entre les modes de transport en France. In "Transports et mutations actuelles". Dossier des Images Economiques du Monde. CDU-SEDES. 1983. pp.133-173.

---

476. Transport et région. Rev. Géographique de l'Est. 1973.

477. Transports et société. Colloque de Royaumont (1978). Economica. 1980. 731p.

478. Transports et environnement. Bulletin de l'A.G.F. n°464. 1979.

479. Les transports de 1610 à nos jours. Actes du 104° Congrès national des Sociétés savantes. Bordeaux, 1979. Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. Paris 1980. 452p.

480. L'avenir des transports interurbains de voyageurs. Compte-rendu des Journées ATEC. Lille, 3-4 novembre 1982.

481. Renouveau des transports interurbains. Transport public. n°805. 1983. pp.10-26.

482. Transports internationaux et structures spatiales. Bulletin de l'AGF n°492-493. 1983.

483. Transports collectifs en milieu rural. Journées d'Etudes d'Ax-les-Thermes, octobre 1983. Dossier diffusé par ITER. Toulouse.

Transports ferroviaires

484. ADAM J.P. Instauration de la politique des chemins de fer en France. Publ. de l'Université de Rouen. 1972. 208p.

485. AUPHAN E. Les noeuds ferroviaires, phénomène résiduel ou points forts de l'espace régional. L'Esp. Géo. n°2.1975.

486. BISSONNET H. Les grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre. Thèse Droit. Librairie technique et économique. 1938. 351p.

487. BLANCHARD M. Essais historiques sur les premiers chemins de fer du Midi languedocien et de la vallée du Rhône. Montpellier 1935. 251p.

488. BLANCHARD M. Géographie des chemins de fer. Gallimard. 1942.

489. BLIER G. Les grandes voies ferrées françaises, diversité et complémentarité. L'Inf. Géo. n°5. 1977. pp.211-224.

490. CAIRE D. Réflexions sur l'évolution des dessertes ferroviaires "grandes lignes". Chemins de fer. n°233,1978.20p.

491. CARALP R. L'évolution de l'exploitation ferroviaire en France. An. de Géo. 1951. pp.321-336.

492. CARALP R. Les chemins de fer dans le Massif Central. A.Colin. 1959. 469p.

493. CARALP R. Les tarifications ferroviaires de marchandises et les économiesrégionales. An. de Géo. 1967. pp.307-315.

494. CARALP R. La contraction du réseau ferré et ses conséquences régionales. Mélanges Meynier. P.U. Bretagne. 1972. pp.621-634.

495. CARON F. Histoire de l'exploitation d'un grand réseau: la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, (1846-1937).Mouton. 1973. 619p.

496. CHESNAIS M. La géographie des chemins de fer en France. Mélanges Meynier. P.U. de Bretagne. 1972. pp.587-602.

497. CHESNAIS M. Analyse régionale des échanges ferroviaires. Thèse Lettres. Caen. 1976. 566p.

498. CHESNAIS M. Le renouveau du chemin de fer. Economica. 1976. 341p.

499. DELACARTE L. La réforme des tarifs marchandises de la SNCF. L'Année Ferroviaire. Plon. 1963. pp.59-68.

500. DEMANGEON A. Les chemins de fer français. An. de Géo. 1933. pp.449-460.

501. DEFFONTAINES P. Esquisse d'une géographie humaine des chemins de fer. L'Année Ferroviaire. Plon. 1963. pp.59-68.

502. DE FONTGALLAND B. Le système ferroviaire dans le monde. Celase. 1980. 209p.

503. GENTIL P. Le contrat d'entreprise entre l'Etat et la SNCF. Transports n°243. 1979. pp.215-221.

504. GIRARD L. La politique des travaux publics sous le second Empire. Thèse.A.Colin. 1950. 415p.

505. GRANGEON P. La statistique à la SNCF. Revue générale des Chemins de fer. 1970. pp.669-687.

506. JACQUET J. Les cheminots dans l'histoire sociale de la France. Ed. Sociales. 1967. 318p.

507. JOUFFROY L.M. L'ère du rail. A.Colin. 1953. 215p.

508. JOUFFROY L.M. Les relationsentre le rail et la route à l'origine des chemins de fer. L'Année Ferroviaire. Plon. 1950. pp.55-78.

509. LARTILLEUX H. Géographie universelle des transports. Tome I. Géographie des chemins de fer français. Chaix. 1955.

510. LEGRAND M. Le chemin de fer et la ville. Transports n°233. 1978. pp.274-281.

511. LEGUEU F. La SNCF, de la diligence à la BB. Plon. 1962. 158p.

512. LEFORT H. L'aménagement ferroviaire du territoire. L'Année Ferroviaire. Plon. 1964. pp.1-36.

513. PARDE M. La restauration des chemins de fer français depuis l'armistice. Gauthier-Villars. 1928. 134p.

514. PARES R. Le chemin de fer en France. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1974. 84p.

515. PICARD A. Traité des chemins de fer. 6 vol. J.Rothschild. 1884-1887.

516. PICARD A. Le chemin de fer. Aperçu historique. Dunod. 1918. 856p.

517. PIQUET-MARCHAL. Etude économique des chemins de fer d'intérêt local. Cujas. 1964. 318p.

518. PUMAIN D. Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX° siècle. An. de Géo. 1982. pp.529-549.

519. VINCENOT H. La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX° siècle. Hachette. 1975. 236p.

520. VINCENOT H. Mémoires d'un enfant du rail. Hachette. 1980. 393p.

521. WOLKOWITSCH M. Les transports ferroviaires. In Mélanges Meynier. P.U. de Bretagne. 1972. pp.574-586.

Parmi les numéros spéciaux de La Vie du Rail:

522. -Gares d'Hier à Demain. n°1672. 1978.

523. -Le temps du TGV. n°1810. 1981.

524. -150° anniversaire des chemins de fer français. n°1841.1982

525. -Thermalisme et rail. n°1910-1911-1912. 1983.

Transports routiers.

526. ARBELLOT G. La grande mutation des routes en France au XVIII° siècle . Annales E.S.C. n°3.1973. pp.765-791.

527. ARBELLOT G. Le réseau des routes de poste, objet des premières cartes thématiques de la France moderne. In "Les transports de 1610 à nos jours". Actes du 104° Congrès des Sociétés savantes. CTHS. Paris. 1980. pp.97-116.

528. BOYER A. Les transports routiers. PUF. 1973. 128p.

529. CARALP R. Le rôle des autoroutes. Revue Géo. de l'Est.n°3. 1973. pp.273-288.

530. CAVAILLES H. La route française. A.Colin. 1946. 399p.

531. DAROT P. La concurrence des transports routiers de marchandises. Economie et Statistiques. n°40 et n°41, 1972. pp.3-14 et 17-28.

532. DATAR. Les grandes liaisons routières. Histoire d'un schéma. Travaux de Recherches et Prospective n°31. 1972. 103p.

533. DUSSUET J. Circulation et transports routiers de marchandises: la documentation et ses problèmes. Norois n°96. 1972. pp.585-592.

534. FABRE J. et MICHEL H. Stop ou l'automobile en question. Mercure de France. 1973.

535. FAYARD A. Les autoroutes et leur financement. Notes et Etudes Documentaires. La Doc.française. 1980. 180p.

536. LABASSE J. Le réseau autoroutier français. Rev. de Géo. de Montréal, n°3. 1971.

537. NORADOUNGUIAN G. Les entreprises de transport routier en 1969. Collections de l'INSEE. E 20. 1973. pp.3-143.

538. PLASSARD F. Autoroutes et développement régional. Economica/ P.U.Lyon. 1977. 341p.

539. SPILL J.M. Les transports routiers de marchandises en France. L'Information géographique. n°5. 1971.

540. SPILL J.M. Les méthodes de recherche pour l'étude du trafic routier de marchandises: l'exemple de la Bretagne. Bul. de l'A.G.F. n°408-409, 1973. pp.569-584.

541. WOLKOWITSCH M. Les transports routiers en France. An. de Géo. 1954. pp.99-112.

542. Les routes en France depuis les origines jusqu'à nos jours. Cahiers de civilisation — Colloques. Association pour la diffusion de la pensée française. 1959. 162p.

543. Aménagement de l'espace et transports routiers. Revue Economique. 1974, n°2. 330p.

544. L'automobile et la mobilité des Français. Ministère des Transports. Paris. 1980. 214p.

545. Les liaisons autoroutières et routières à fort débit. Rapport de M.J.Fabre au Conseil Economique et Social. Avis et Rapports du Conseil Economique et Social. n°7.1982. pp.284-366.

Transports aériens.

546. DACHARRY M. Géographie du transport aérien. Litec. 1981.370p.

547. LABASSE J. L'aréoport et la géographie volontaire des villes. An. de Géo. 1972.

548. REITEL F. La navigation aérienne en Europe occidentale. Mosella n°4,1974. 137p.

549. SPILL C. Le transport aérien et la région. An. de Géo. 1973. pp.316-330.

550. SPILL J.M. Le réseau aérien complémentaire en France. Acta Géographica.1974. pp.13-31.

551. SPILL J.M. Réflexions sur l'évolution des transports aériens intérieurs en France. L'Information Géographique.n°5.1977.

552. Le transport aérien français. Rapport au Ministre des Transports (P.Funel et J.Villiers). La Doc. française. 1982. 326p.

Transports fluviaux.

553. JOUANIQUE M. et MORICE L. La navigation intérieure en France. PUF. 1951. 128p.

554. La navigation intérieure en France. Géographie et Industrie. 1965.

555. La navigation intérieure en France. Economie et Géographie. 1973.

556. Le transport fluvial. Schéma de développement du transport fluvial et schéma directeur des voies navigables. Rapport au ministre des Transports et au ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire. Commission présidée par R.Grégoire. La Doc.française. 1983. 107p.

LES TRANSPORTS DANS LA REGION MIDI-PYRENEES *

* *à l'exception des transports urbains.*

557. BEILIN H. et COLLARDEY B. Midi-Pyrénées: relance des transports collectifs. Vie du Rail n°1838. 1982. pp.2-13.

558. CARALP R. Un problème de population dans le Massif central: les agglomérations ferroviaires. Rev. de Géo. de Lyon. 1959. pp.235-254.

559. CHANUC L. Communications pyrénéennes et transpyrénéennes. HCMF. n°76. 1978. 16p.

560. CHARLES A. L'isolement de Bordeaux et l'insuffisance des voies de communication au début du Second Empire. An. du Midi. 1960. pp.43-58.

561. DAYNES-CALLEJA J. Voies, modes et monde des transports terrestres à Toulouse et dans la région toulousaine au XVIII° siècle et dans la première moitié du XIX° s. Mémoire de Maîtrise. Histoire. Université de Toulouse-Le Mirail. 1976. 133p.

562. DECOMBLE Ch. Voies de communication. In "Toulouse". Publication de la Ville de Toulouse. Association française pour l'avancement des Sciences. Privat. 1887. pp.1023-1042.

563. ENJALBERT H. Ainsi naquit Baraqueville. Imp.Carrère. Rodez. 1975. 77p.

564. FORNIER E. Les relationsfrontalières en Cerdagne et Haute-Ariège. DES Géographie. Fac. des Lettres de Toulouse. 1966. 405p.

565. HARMELLE C. Les piqués de l'aigle. Saint-Antonin et sa région (1850-1940). Révolution des transports et changement sosocial. Recherches n°47-48. 1982. 331p.

566. HOLLANDER X. Transports et communications à Toulouse pendant la Révolution. An. du Midi. 1950. pp.37-53.

567. JARRIOT J. Moyens de transport et communications en Aveyron au XIX° siècle. Dossier documentaire. Archives de l'Aveyron et CDDP de Rodez.1978.

568. LACOMBE C. Service de voyageurs par voitures publiques au départ de Toulouse (1851-1855). HCMF n°3, 1959.

569. LACOMBE C. Services de transports en commun au XIX° siècle pour la région de Saint-Gaudens. In "Saint-Gaudens et le Comminges", 18° Congrès de la Fédération des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. 1963. pp.209-216.

570. LAVONNIER M. Les transports internationaux de marchandises et la région Midi-Pyrénées. Thèse Droit. Toulouse. 1972. 248p.

571. LEVESQUE E. Les voies de communication. In "Documents sur Toulouse et sa région". Publication de la Ville de Toulouse à l'occasion du 39° Congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences. Privat. 1910. Tome II. pp. 299-354.

572. LIGNON P.G. Contribution à l'étude des communications et des moyens de transport par voie de terre en Bas-Quercy de 1627 à 1868. In "Montauban et le Bas-Quercy". Actes du XVII° Congrès des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. 1972.

573. LOMBARD C. Transports et économie rurale dans le Ségala de 1900 à nos jours. Mémoire de Maîtrise. Histoire. Université de Toulouse-Le Mirail. 1969. 95p + annexes.

574. POUSSOU J.P. Sur le rôle des transports terrestres dans l'économie du Sud-Ouest au XVIII° siècle. An. du Midi. 1978. pp.389-412.

575. SERMET J. L'économie des communications dans la géographie de l'Andorre. Publ. de l'IEP de Toulouse. s.d. pp.33-85.

576. SERMET J. Communicationspyrénéennes et transpyrénéennes. Actes du 2° Congrès international d'Etudes Pyrénéennes. (Luchon-Pau, 1954). Publié en 1960. Toulouse. pp.59-191.

577. SERMET J. Un cadre historique des traversées frontalières dans les Pyrénées françaises et espagnoles. HCMF, n°79. 1981.

578. THOUVIGNON F. Poste aux chevaux et poste aux lettres dans les Hautes-Pyrénées sous la Monarchie de Juillet. Actes du XXII° Congrès de la Féd. des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. 1967. pp.263-276.

---

579. Les communications. Dossiers de Midi-Pyrénées. Préfecture de Région. 1973. 106p.

580. Schéma régional des transports collectifs. Diagnostic. Service régional de l'Equipement. Toulouse. 1977. 138p.

581. Schéma régional des transports collectifs. Conseil régional de Midi-Pyrénées. 1979.

582. Les transports de voyageurs en Haute-Garonne. Prédiagnostic. DDE. Toulouse. 1979. 46p.+ annexes.

Transports ferroviaires.

583. ALEM M. Le chemin de fer de Paris aux Pyrénées centrales par Limoges, Agen et Tarbes. Bul. de la Sté Archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers. 1959. pp.335-346.

584. ALLEGRE V. Les premiers chemins de fer tarnais. L'affaire Toulouse-Lexos. Bul. de la Société des Sciences,Arts et Belles-Lettres du Tarn. 1944-1945. pp.49-53.

585. ARNAUD C. La voie ferrée Pau-Canfranc: déraison d'une fermeture. RGPSO. 1981. pp.385-402.

586. AYMERIC G. Naissance du réseau ferroviaire tarnais. Actes du 11° Congrès de la Féd. des Sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. 1956. pp.132-135.

587. BARRANDE M. Le Tarn et les chemins de fer. Journal du Tarn. 1853. n°27.

588. BERENS Abbé. De l'influence du réseau pyrénéen sur l'industrie et le commerce des Hautes-Pyrénées. Société académique des Hautes-Pyrénées. Bulletin n°2. 1857-1858. pp.205-226.

589. BIENFAIT M. Les chemins de fer dans la région toulousaine. RGPSO. 1964. pp.337-372.

590. BIENFAIT M. Toulouse et le chemin de fer: le transport des voyageurs. Mélanges offerts à G.Viers. Université de Toulouse-Le Mirail. 1975. pp.73-88.

591. BLIER G. Bordeaux et Toulouse, centres nerveux du réseau ferré en Aquitaine. In "Etudes géographiques" offertes à L.Papy. Bordeaux. 1978. pp.487-498.

592. CARALP R. Le transport ferroviaire des vins du Languedoc vers Paris. Rev. de Géo. de Lyon. 1951. pp.273-296.

593. CARALP R. L'évolution des relations ferroviaires. Les exemples de Toulouse-Paris et Toulouse-Lyon. RGPSO. 1957. pp.117-140.

594. CARRIERE B. De Saint-girons à Lérida par le port de Salau. La Vie du Rail. n°1826. 1982. pp.52-54.

595. CHANUC L. Le premier itinéraire Toulouse-Paris. HCMF n°35. 1967.

596. CHANUC L. Le chemin de fer de Carmaux à Albi. HCMF n° 59. 1973.

597. CHAPUIS J. et RESPAUT M. L'"Electrique" Castres-Toulouse et Revel. Chemins de fer urbains et régionaux n°149,1978.

598. COLLARDEY B. Le "Transpyrénéen oriental" a 50 ans. La Vie du Rail n°1704 et n°1705, 1979.

599. COUSTEAU Y. Les projets de relations ferroviaires entre Auch et Lannemezan. Bul. de la Sté archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers. 1957. pp.337-343.

600. DARTIGUE C. La construction des chemins de fer dans le Tarn. (1854-1861). Revue du Tarn. 1941. pp.125-135.

601. DECOMBLE Cl. Les chemins de fer transpyrénéens. Leur histoire diplomatique, leur avenir économique. Thèse Droit. Toulouse. 1913. 367p.

602. DELAS P. Le passage international du Somport: le grand rêve des transpyrénéens. RGPSO, n°3,1974. pp. 243-270.

603. DOMENGIE H. Les chemins de fer du Sud-Ouest. Magazine des Tramways à vapeur et des Secondaires. n°14. 1980. 48p.

604. DUCHEMIN P. Le chemin de fer de Paris à Toulouse. An. de Géo. 1945. pp.274-293.

605. GACHES P. Le chemin de fer de Castres à Murat et à Brassac. 2 vol.

606. GACHES P. Le petit train de Castres à Toulouse et à Revel. Son étonnante histoire. 1974. 127p.

607. GARAU M. Les transpyrénéens. La pénétration de la voie d'écartement européen en Espagne. RGPSO. 1933. pp.449-471.

608. GARRISSON M. Histoire des transpyrénéens ariégeois. Annales de la Féd. pyrénéenne d'économie montagnarde. tome XIV. 1948. pp.65-77.

609. GAUCHY M. Querelles de tracés de Gaillac à Lexos-Laguépie. HCMF n°66.1975.

610. JARNO R. et JULIEN R. Diésélisation des zones de Toulouse et de Besançon. L'Année ferroviaire. 1963. pp.79-86.

611. JUPPONT M. Les transpyrénéens et les conventions du 18 août 1904. Mém. de l'Ac. des Sciences de Toulouse. 1906. pp.183-223.

612. LABRIFFE M. La dégradation des chemins de fer dans le Gers. Mémoire de Maîtrise. Histoire. Université de Toulouse-Le Mirail. 1971. 81p.

613. LACOMBE C. Le chemin de fer Pierrefitte-Cauterets-Luz. HCMF n°4. 1959.

614. LACOMBE C. Le projet Faure-Lebens de chemin de fer de l'Ariège. HCMF n°10. 1961.

615. LACOMBE C. Le projet définitif de chemin de fer de l'Ariège. HCMF n°11. 1961.

616. LACOMBE C. Mise en service de la section Toulouse-Pamiers. HCMF. n°12. 1961.

617. LACOMBE C. Mise en service de la 2° section du chemin de fer de l'Ariège. HCMF. n°13. 1961.

618. LACOMBE C. Notes diverses sur le chemin de fer de l'Ariège. HCMF n°14.1962.

619. LACOMBE C. Le Plan Freycinet et le réseau des chemins de fer du Midi. HCMF n°21. 1963.

620. LACOMBE C. Les premières heures du chemin de fer des Pyrénées. HCMF. n°19. 1963.

621. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Boulogne-sur-Gesse des CFSO. HCMF n°30. 1966.

622. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Cadours des CFSO. HCMF n°34.1967.

623. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Lévignac des CFSO. HCMF n°34.1967.

624. LACOMBE C. Les lignes du groupe Lèze-Arize des CFSO. HCMF n°34. 1967.

625. LACOMBE C. La ligne Saint-Gaudens-Aspet des CFSO. HCMF n° 34. 1967.

626. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Revel des CFSO. HCMF n°51.1971

627. LACOMBE C. Les tramways de Lourdes. HCMF. n°50. 1971.

628. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Revel des CFSO. HCMF n°51.1971.

629. LACOMBE C. Les tramways de la Bigorre. HCMF n°53.1971.

630. LACOMBE C. La ligne Toulouse-Villemur des CFSO. HCMF n°63. 1974.

631. LACOMBE C. Les projets non réalisés de voies ferrées secondaires. HCMF. n°63. 1974.

632. LACOMBE C. Notes techniques sur le réseau départemental du Tarn-et-Garonne. HCMF. n°41.1968.

633. LACOMBE C. Le réseau départemental du Tarn-et-Garonne. HCMF n°62. 1974.

634. LACOMBE C. Le réseau des VFDM Tarn-Haute-Garonne. HCMF n°64. 1974.

635. LACOMBE C. Les chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn. HCMF n°67. 1975.

636. LACOMBE C. Les chemins de fer départementaux du Tarn. HCMF n°46. 1970.

637. LACOMBE C. Les tramways électriques de l'Ariège. HCMF. n°49. 1970.

638. LACOMBE C. Le tramway Tarascon-Auzat. HCMF n°28. 1965.

639. LACOMBE C. Le tramway de Marignac au Val d'Aran. HCMF n°66. 1975.

640. LACOMBE C. Le tram de la vallée de Barousse. HCMF n°29.1965.

641. LACOMBE C. Les tramways de la Bigorre. HCMF n°50. 1971.

642. LACOMBE C. Les tramways de Lourdes. HCMF n°50. 1971.

643. LACOMBE C. Les tramways de Rodez. HCMF n°65. 1974.

644. LAPORTE L. Il y a cent ans, les Chemins de fer du Midi voulaient leur gare à Marseille. HCMF n°28. 1965.

645. LEHR A. L'électrification des chemins de fer du Midi. RGPSO. 1934. pp.365-378.

646. MERCIER J. L'établissement des chemins de fer dans le Gers. Mémoire de Maîtrise. Histoire. Université de Toulouse-le Mirail. 1971. 94p.

647. PARDE M. Relations ferroviaires en Aquitaine. RGPSO. 1934. pp.234-237.

648. PARDE M. Les progrès des relations ferroviaires entre Paris et l'Aquitaine. RGPSO. 1933. pp.555-560.

649. RIVALS P. La fusion des exploitations des Compagnies de chemins de fer d'Orléans et du Midi. Librairie du Recueil Sirey. 1936. 151p.

650. SNCF. Direction commerciale. Le marché des voyages sur l'axe Paris-Toulouse. 1974. 5 fascicules ronéo.

651. SIGNOREL J. Les chemins de fer transpyrénéens. Mémoires de l'Ac. des Sciences de Toulouse. 1924. pp.115-171.

652. SURET-CANALE J. Les chemins de fer dans la région toulousaine. RGPSO. 1943. pp.313-357.

653. TICHIT F. La desserte et le trafic des voyageurs sur les grands axes ferroviaires du Languedoc-Roussillon. Université Paul Valéry. Montepellier. 1976. 92p.

654. VALLETTE P. La constitution du réseau ferroviaire français. Les réseaux du Midi et du P.O. Connaissance du rail. numéros 3,4,5,6, 1979-1980.

655. VALLETTE P. A la recherche d'une ligne fantôme dans les Hautes-Pyrénées: Loures-Mauléon-Barousse. Connaissance du rail. n°3.1979.

656. Procès-verbal et avis de la Commission d'enquête du Tarn sur les tracés comparatifs des chemins de fer de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban. (Archives départementales d'Albi)

657. L'agriculture et le réseau du Midi. 1931. 55p.

La revue hebdomadaire "La Vie du Rail" a consacré plusieurs numéros à la région Midi-Pyrénées:

658. - L'Ariège. n°1186. 1969.

659. - Le Rouergue. n°1233. 1970.

660. - Lourdes. n°1313. 1971.

661. - Albi. n°1397. 1973.

662. - Toulouse. n°1352,1976 et n°1897, 1983.

663. - Capdenac. n° 1549. 1976.

664. - Electrification Bordeaux-Montauban. n°1749. 1980.

664 bis. 125 ans d'histoire d'une entreprise française. La Compagnie du Midi. 1852-1877. 3 fascicules. 1978-1979.

Transports routiers.

665. APPOLIS E. La construction de la route du Languedoc vers l'Auvergne. Revue du Tarn 1938-1940. pp.131-140.

666. APPOLIS E. La construction de la route de Toulouse à Gaillac. Revue du Tarn 1939-1940. pp.18-22.

667. APPOLIS E. La construction de la route de Gaillac au pont de Tanus sous l'Ancien Régime. Revue du Tarn 1941. pp. 165-174 et 235-245.

668. BORDES M. Les routes de la généralité d'Auch à la fin de l'Ancien Régime. Bul. de la Sté archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers. 1969. pp.331-344 et 510-528.

669. BORDES M. Les routes de la généralité d'Auch à la fin de l'Ancien Régime. Imp. Bousquet. Auch. 1970. 38p.

670. BRETTE G. et al. Infrastructure et aménagement de l'espace: les autoroutes. I: la mise en place du réseau autoroutier français. II. La mise en place de l'A 61 dans la région Midi-Pyrénées. Mémoire de Maîtrise. Géographie. Université de Toulouse-Le Mirail. 1977.

671. CADENE P. Collectivités rurales et résistances à l'intégration: la construction de l'autoroute au nord de Toulouse. RGPSO 1982. pp.105-128.

672. DELARUELLE F. La route des Deux-Mers. An. du Midi. 1950. pp.215-228.

673. ENJALBERT H. La nouvelle route de Villefranche à Millau au XVIII° siècle. In "Etudes sur le Rouergue". Actes du XLVII° Congrès de la Féd. Historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon et du XXIX° Congrès des Sociétés savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. Rodez. 1974. pp.361-385.

674. POLI J. La route Toulouse-Montauban. DES de Géographie. Fac. des Lettres de Toulouse. 1960. 136p.

675. PRENERON P. Les relations par voitures publiques dans le Gers sous la Monarchie de Juillet. Bul. de la Sté archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers. 1959. pp.331-334.

676. RENARD E. Les postes en Languedoc. An. du Midi. 1934 et 1935, numéros 182-183-184 et 185.

677. SERMET J. Les routes transpyrénéennes. Société d'Histoire des Communications dans le Midi de la France et Comité régional du tourisme Midi-Pyrénées. Toulouse. 1965. 328p.

678. SURET-CANALE J. Les liaisons routières de Toulouse et de sa région. RGPSO. 1944. pp.118-144.

679. THOUVIGNON F. La poste aux lettres au XVIII° siècle dans le futur département du Gers. Bul. de la Sté archéologique, historique, littéraire et scientifique du Gers. 1955. pp.48-61.

680. THOUVIGNON F. La poste aux lettres dans le département du Gers du Consulat aux Trois Glorieuses. Id. 1959. pp.315-330.

681. Voies de communication en Quercy. Quercy-Recherche n°22.1978.

Transports fluviaux.

682. ALCOUFFE A. Les avatars du Canal du Midi. Economie et Humanisme. 1979. pp.67-72.

683. BERGASSE J.D. (sous la direction de). Pierre-Paul Riquet et le canal du Midi dans les arts et la littérature. Edition du tricentenaire. Chez l'Auteur. 1982. 265p.

684. BERGASSE J.D. (sous la direction de). Trois siècles de batellerie et de voyages sur le canal du Midi. Edition du tricentenaire. Chez l'Auteur. 1983. 353p.

685. BLAQUIERE H. et DE FONT-REAULX A. Documents sur le canal des Deux-Mers et la politique de Colbert en Languedoc. Archives de la Haute-Garonne, service éducatif. 1967. 90p + planches photographiques.

686. BOUDELLAL M. et POULET S. Gens de l'eau en pays d'Oc. Garnier. 1980. 127p.

687. BOUTTIER A. Les canaux du Midi en voie de modernisation. Travaux. 1979. pp.43-54.

688. BRUNET R. Le trafic des canaux du Midi. RGPSO. 1959. pp.179-188.

689. BRUNET R. Expansion et problèmes des canaux du Midi. RGPSO. 1963. pp.183-203.

690. CANET P. Le canal des Deux-Mers. Toulouse. 1932. 167p.

691. D'ANTIN DE VAILLAC A. Connaissance du Canal du Midi. France-Empire. 1979. 221p.

692. DE ROQUETTE-BUISSON O. et SARRAMON C. Le Canal du Midi. DS/Technal. 1981. 136p.

693. GILLIS R. Regards sur les voies navigables du Midi. HCMF. n°33. 1966. pp.97-121.

694. HARRACA E. Des voies de transport dans la région du Sud-Ouest et en particulier du canal du Midi et de son rachat. Guillaumin et Cie. Paris. 1896. 139p.

695. LEBLANC G. Le port de Toulouse. An. de Géo. 1929. pp.509-513.

696. LIGOU D. La navigation sur le Tarn dans la seconde moitié du XVIII° siècle. 11° Congrès de la Féd. des sociétés académiques et savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne. Albi. 1956. pp.128-131.

697. MAISTRE A. Le canal des Deux-Mers. Canal royal du Languedoc. (1666-1810). Privat. 1968. 309p.

698. MARCONIS R. Les canaux du Midi. Outil économique ou monument du patrimoine régional? RGPSO. 1981. pp.7-40.

699. MASSIE J.F. Le canal des Pyrénées. Projet de Louis Galabert, en 1825. Bul.de la Sté Borda. Pau. 1962. pp.385-396.

700. SAUVIAT L. La liaison fluviale Atlantique-Méditerranée. Eléments pour une promotion de la voie d'eau. Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Toulouse. 1979. 72p.

701. SETEC. Modernisation des voies navigables du Sud-Ouest. Etude de rentabilité. 1975. Rapport,57p + Annexes, 51p.

702. TONNADRE J. La navigation sur la Moyenne-Garonne aux XVIII°-XIX° siècles. HCMF. numéros 68 (1975), 72 (1976) et 74 (1977).

---

703. Le rachat du canal du Midi par l'Etat. Documents relatifs à la préparation et à l'exécution de la loi de rachat. Ministère des Travaux Publics. 1899. 635p.

704. Deuxième congrès du Sud-Ouest navigable. Compte-rendu des travaux. Privat. 1904. 518p.

705. Un problème d'aménagement de l'espace: les canaux du Midi, hier et aujourd'hui. CRDP de Toulouse. 1967. Dossier documentaire n°4.

Transports aériens.

706. FAUCHER D. Toulouse, tête de lignes aériennes. RGPSO. 1930. pp.249-256.

707. BACCRABERE G. et JORRE G. Toulouse, terre d'envol. Privat. 1966. 472p.

708. DOUMERGUE Y. La desserte aéronautique de l'extrême sud-ouest français. L'Information géographique.1966. pp.28-32.

709. TONNADRE J. Création de lignes aériennes dans le Midi. HCMF. n°50. 1971. pp.5-22.

LISTE DES TABLEAUX .

pages

1. Les routes royales en 1824 dans la région. 162
2. Les routes royales en 1837 dans la région. 164
3. Les routes départementales dans la région en 1837. 165
4. Solde naturel et solde migratoire dans l'évolution de la population de Midi-Pyrénées. 1806-1881. 210
5. La population de la région Midi-Pyrénées 1806-1881. 211
6. Les taux de natalité en 1806-1810 et 1831-1836. 214
7. Les soldes migratoires, 1806-1856. 215
8. Les taux de fécondité en 1851-1856. 221
9. Population rurale et population urbaine dans la région Midi-Pyrénées. 1806-1846. 224
10. Les villes de Midi-Pyrénées en 1806. 225
11. Les villes de Midi-Pyrénées en 1846. 226
12. La croissance de la population de Toulouse. Soldes naturels et soldes migratoires. 1831-1856. 231
13. Population urbaine et population rurale dans les départements de Midi-Pyrénées. 1806-1846. 233
14. L'industrie textile dans les cantons de Castres et de Mazamet en 1856. 241
15. La répartition des voies ferrées d'intérêt général en 1911. 368
16. Le trafic ferroviaire en France. 1913-1921. 402
17. La situation du fonds commun des grands réseaux. 1921-1937. 409
18. Le trafic des voyageurs dans les gares et les haltes du réseau du Midi de la région Midi-Pyrénées en 1922 et 1933. 416
19. Population rurale et population urbaine dans la région Midi-Pyrénées de 1876 à 1911. 459
20. Les villes de Midi-Pyrénées en 1876. 460
21. Les villes de Midi-Pyrénées en 1911. 462
22. Les modifications de la hiérarchie urbaine entre 1876 et 1911. 464
23. Les résultats financiers de l'exploitation des canaux. 1868-1880-1897. 483
24. Solde naturel et solde migratoire en Midi-Pyrénées. 1921-1936. 527
25. Evolution de la population totale des huits départements de Midi-Pyrénées. 1911-1936. 530
26. Evolution du taux d'urbanisation dans les départements de Midi-Pyrénées. 1911-1936. 530

27. Evolution de la population urbaine dans les départements de Midi-Pyrénées. 1911-1921-1936. 531

28. Evolution de la population rurale dans les départements de Midi-Pyrénées. 1911-1921-1936. 531

29. Les villes de Midi-Pyrénées en 1936. 532

30. La population active employée dans l'industrie en 1906. 535

31. L'évolution de la population active dans les départements de Midi-Pyrénées. 1906-1931. 537

32. Les forces motrices dans la région Midi-Pyrénées en 1906 et 1926. 562

33. Evolution de la population active dans la région Midi-Pyrénées entre 1931 et 1936. 566

34. Les relations voyageurs Toulouse-Albi-Carmaux, via Gaillac, en 1937. 597

35. Le trafic voyageurs SNCF:débit moyen journalier sur quelques sections omnibus. 638

36. Les activités de cinq entreprises de transports collectifs dans le secteur Revel-Caraman. 644

37. Evolution des temps de parcours et des vitesses des meilleurs trains sur les principales lignes radiales. 659

38. Le trafic des aéroports de la région Midi-Pyrénées. 654

39. L'activité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac: évolution du trafic passagers. 667

40. La répartition intermodale des transports de marchandises dans la région Midi-Pyrénées. 1980. 686

41. Les marchandises transportées en 1980. 687

42. La répartition intermodale des trafics selon la nature des marchandises transportées. 1980. 688

43. La répartition intermodale des trafics à l'intérieur de Midi-Pyrénées selon la nature des marchandises. 1980. 689

44. L'évolution du trafic sur les canaux du Midi selon la nature des marchandises transportées. 1973-1978. 697

45. Evolution du trafic sur les différentes sections des canaux du Midi entre 1973 et 1977. 701

46. Evolution du trafic sur les canaux du Midi, selon la nature des marchandises transportées. 1979-1982. 704

47. L'évolution du trafic ferroviaire dans la région Midi-Pyrénées. 1954-1982. 712

48. Solde naturel et solde migratoire dans la croissance démographique de Midi-Pyrénées. 1954-1982. 744

49. Les migrations entre Midi-Pyrénées et les autres régions françaises de 1954 à 1982. 747

50. Les différentes catégories de villes dans la région Midi-Pyrénées en 1954 et en 1982. 748

51. La répartition de l'immigration en provenance d'autres régions françaises entre les villes de Midi-Pyrénées. 1968-1975. 757

52. Bilan des migrations entre l'agglomération de Toulouse et les départements de Midi-Pyrénées. 1968-1975. 760

53. L'évolution de la population active dans la région Midi-Pyrénées, de 1954 à 1982. 762

54. L'évolution de l'emploi danslesgrands secteurs d'activité entre 1954 et 1982. 763

55. Evolution de quelques productions de l'agriculture dans la région Midi-Pyrénées. 766

56. Evolution de l'emploi industriel dans la région Midi-Pyrénées. 1954-1982. 771

TABLE DES FIGURES.

pages

1. Le réseau des routes royales dans la région Midi-Pyrénées, au milieu du XIX° siècle. 161

2. Evolution comparée de la population en France et dans la région Midi-Pyrénées. 1806-1881. 211

3. L'évolution de la population dans les départements région Midi-Pyrénées. 1806-1881. 212

4. Soldes naturels, soldes migratoires et croissance démographique dans les départements de la région Midi-Pyrénées. 1806-1881. 216

5. La structure par âges dans les départements de Midi-Pyrénées, en 1856. 218

6. Le semis urbain dans la région Midi-Pyrénées en 1806 et 1846. 228

7. Les villes de la région Midi-Pyrénées dans la première moitié du XIX° siècle. 229

8. Le réseau ferroviaire en 1854. 297.

9. Le réseau ferroviaire en 1870. 318

10. Voies ferrées d'intérêt général et voies ferrées d'intérêt local dans la région Midi-Pyrénées au nord de Toulouse. Extension maximum. 371.

11. Voies ferrées d'intérêt général et voies ferrées d'intérêt local dans la région Midi-Pyrénées, autour de Toulouse. 372

12. Le réseau ferroviaire lors de son extension maximum vers 1937. Lignes d'intérêt général P.O-Midi. 373

13. L'évolution du trafic sur le réseau de la Compagnie du Midi. 1861-1933. 393

14. La desserte d'Auch par les transports collectifs en 1935. 593

15. Les relations par autobus à partir de Toulouse en 1937. 599

16. La desserte d'Auch par les transports collectifs en 1983. 615

17. La desserte de Castres par les transports collectifs en 1983. 616

18. Les transports collectifs dans le département du Tarn-et-Garonne en 1983. 617

19. Les relations "régionales" par transports collectifs à partir des principales villes moyennes de Midi-Pyrénées, en 1983. 619

20. L'utilisation des infrastructures ferroviaires pour le transport des voyageurs, en 1984. 627

21. Les trains omnibus directs au départ de Toulouse. 628

22. Les trains rapides et express au départ de Toulouse. 629

23. Les liaisons régionales assurées par autobus au départ de Toulouse. 633

24. Le trafic voyageurs sur le réseau SNCF dans le Sud-Ouest de la France en 1976. 637

25. Lignes régulières d'autobus concédées par le département de la Haute-Garonne. 1982. 647

26. Les lignes régulières d'autobus dans le département de la Haute-Garonne en 1983. 648

27. Un exemple de microfiche (exploitation informatique des feuilles de route). 684

28. Les grands courants de trafic sur les canaux du Midi en 1973. 696

29. Les grands courants de trafic sur les canaux du Midi en 1977. 698

30. Les grands courants de trafic sur les canaux du Midi en 1982. 699

31. L'évolution du trafic sur les canaux du Midi(1856-1982). 699

32. L'évolution du trafic marchandises de la SNCF dans la région Midi-Pyrénées. 1954-1982. 711

33. Transports ferroviaires de marchandises. Destination des marchandises chargées en Midi-Pyrénées. 714

34. Transports ferroviaires de marchandises. Origine des marchandises destinées aux gares de Midi-Pyrénées. 717

35. Le trafic marchandises des gares de Midi-Pyrénées, en 1983. 719

36. Les marchandises reçues dans les gares de Midi-Pyrénées. 720

37. Les marchandises expédiées par les gares de Midi-Pyrénées. 721

38. La région SNCF de Toulouse. 724

39. La densité du trafic ferroviaire de marchandises dans la région Midi-Pyrénées, en 1976. 725

40. Quelques manifestations de la nouvelle politique commerciale de la SNCF dans la région Midi-Pyrénées. 728

41. Transports routiers pour compte d'autrui. Origine des marchandises destinées à Midi-Pyrénées. 734

42. Transports routiers pour compte d'autrui. Destination des marchandises chargées en Midi-Pyrénées. 735

43. Evolution comparée de la population en France et dans la région Midi-Pyrénées. 1806-1982. 745

44. Evolution de la population dans les départements de la région Midi-Pyrénées. 1801-1982. 746

45. L'évolution de la population dans la région Midi-Pyrénées, 1968-1975, par canton. 749

46. Les grands flux migratoires entre 1962 et 1975. 752

47. Le schéma d'armature urbaine de Midi-Pyrénées. 793

48. La densité du trafic routier en 1969. 795

49. La densité du trafic routier en 1974. 796

50. Schéma régional de transports collectifs. 803

Carte hors texte couleurs: transports ferroviaires.

TABLE DES MATIERES.

pages

INTRODUCTION 7

Première partie. L'ETAT DE LA QUESTION. 13

1. Les classes dirigeantes locales et les problèmes régionaux. 18

2. La géographie classique et les problèmes de la région. 34

a)naissance de la géographie toulousaine. 36
b)principes et méthodes de l'école géographique française. 41
c)limites et ambiguïtés de la géographie classique. 45
d)l'apport de la géographie classique à la connaissance de la région. 58

3. Nouvelles approches et nouveaux apports à la connaissance scientifique de la région. 80

a)les fondements idéologiques de la géographie humaine classique. 80
b) nouveaux thèmes et nouveaux problèmes. 94
c)nouvelles approches des réalités et des problèmes de Midi-Pyrénées. 102
d)l'analyse et l'interprétation des mutations contemporaines. 116

Deuxième partie. TRANSPORTS,ESPACE ET SOCIETE EN MIDI-PYRENEES AU MILIEU DU XIX° SIECLE. 129

I.Routes et voies d'eau avant la "révolution ferroviaire". L'organisation de l'espace en Midi-Pyrénées dans la première moitié du XIX° siècle. 133

1. Les voies d'eau dans le Sud-Ouest de la France.

a)le canal du Midi. 138
b)la Garonne. 142
c)les autres rivières. 144

2.Les routes et la vie de relation: problèmes de méthode. 150

a)la carte du réseau routier. 150
b)les trafics routiers et la vie de relation. 155

3.L'équipement routier de la région Midi-Pyrénées: approche statistique (1824-1837). 159

a)la situation en 1824. 159
b)la situation en 1837. 163

4.Les grands axes routiers. 167

a)la route des Deux-Mers. 168
b)les grands axes méridiens. 170

5.Les réseaux routiers dans les anciennes généralités d'Auch et de Montauban. 175

a) la Gascogne. 178
b) la Haute-Guienne. 183

6.Le réseau routier dans l'ancienne province du Languedoc. 190

a) les problèmes. 190
b) le programme routier de 1756. 193

7.Atouts, handicaps et lacunes des réseaux routiers de Midi-Pyrénées dans la première moitié du XIX°s. 196

II. Midi-Pyrénées au milieu du XIX° siècle. Esquisse d'un tableau géographique. 203

1.L'évolution démographique. 204

a) les sources. 205
b) l'évolution de la population pendant la première moitié du XIX° siècle. 209
c) villes et campagnes. 223

2.L'inégal développement des villes. 235

a) les industries anciennes et la croissance urbaine. 236
b) la rente foncière contre l'industrie. 247
c) l'essor des centres miniers et métallurgiques. 253

Troisième partie. LA MISE EN PLACE DES RESEAUX FERROVIAIRES. 263

I. L'axe Bordeaux-Sète. Des canaux au chemin de fer. 269

1. Le canal latéral à la Garonne. 269

2. Les projets d'une voie ferrée de Bordeaux à Sète. 276

3. Le chemin de fer et les canaux. 280

a) chemin de fer et canal latéral. 280
b) la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne. 283
c) chemin de fer et canal du Midi. 286

4. La construction de la voie ferrée Bordeaux-Sète. 291

II. De Montauban au Lot. Le Grand Central et les bassins houillers. 295

III.Le réseau pyrénéen. Un enjeu majeur pour Toulouse. 305

1. Les projets de réseau pyrénéen. 310

a) la desserte des Pyrénées ariégeoises et garonnaises. 310
b) Toulouse-Montréjeau ou Toulouse-Bayonne? 312

2. Réticences et atermoiements. 314

3. La concession du réseau pyrénéen et sa réalisation. 317

IV. La ligne Toulouse-Lexos. Des choix révélateurs. 323

1. Le choix du tracé. 325

2. Les réactions locales face à l'offensive du capitalisme moderne. 327

V. La fin des grands projets ferroviaires. Les contraintes de la rentabilité. 335

1. L'affaire Sète-Marseille. 335

2. Le réseau de la Compagnie du Midi. 338

a)la ligne Toulouse-Auch. 338
b)la ligne Albi-Castres. 339
c)Béziers-Millau-Rodez. 340

3. Le réseau de la Compagnie d'Orléans. 341

4. De nouveaux rapports entre les compagnies et l'Etat. 342

a) les clauses financières. 343
b) l'exemple de la Compagnie du Midi. 344

VI. Le Plan Freycinet. La construction des dernières voies ferrées d'intérêt général. 349

1. Le Plan Freycinet et les nouvelles concessions. 351

2. La construction des dernières lignes d'intérêt général. 356

a) Auch. 358
b)les carrefours du Tarn. 360
c)Rodez. 362
d)Foix. 364
e)Cahors. 365

VII. Les réseaux secondaires. De tardives initiatives locales. 375

VIII. Les réseaux ferroviaires à l'épreuve des faits. L'évolution de l'exploitation et des trafics. 387

1. Les sources statistiques. 387

2. L'évolution générale du trafic jusqu'à la première guerre. 391

3. Les principaux courants de trafic en Midi-Pyrénées. 394

a)la suprématie de l'axe Bordeaux-Sète. 394
b)la ligne directe Paris-Toulouse. 397
c)le carrefour toulousain. 399

4. La guerre et les incertitudes des années 1920. 401

a)l'électrification et l'action commerciale. 4[illegible]
b)le trafic de 1920 à la nationalisation. 4[illegible]
c)le trafic sur le réseau du Midi dans la région Midi-Pyrénées. 41[illegible]

Quatrième partie. UN BILAN DE LA "REVOLUTION FERROVIAIRE"? 421

I. L'intégration de la région au marché national. De l'ouverture de Bordeaux-Sète à 1880. 42[illegible]

1. L'essor des centres industriels. 42[illegible]

a) les bassins houillers. 43[illegible]
b) Castres-Mazamet-Graulhet. 42[illegible]
c) les foyers industriels de l'Ariège. 43[illegible]
d) Millau et Roquefort. 43[illegible]

2. Les autres villes et l'émergence de relais régionaux: Tarbes et Toulouse. 43[illegible]

a) La stabilité de la hiérarchie urbaine. 43[illegible]
b) les relais régionaux: Tarbes et Toulouse. 44[illegible]

3. La confrontation de deux modes de production et le développement de Toulouse. 44[illegible]

II. La crise économique et ses conséquences. Des années 1880 à la première guerre mondiale. 457

1. Les manifestations démographiques. 458

2. La crise des activités agricoles. 465

3. Les difficultés de l'industrie. 469

III. Les réactionsrégionales à la nouvelle donne économique et sociale. Rachat des canaux. Transpyrénéens. Régionalisme. 47[illegible]

1. Le rachat des canaux. 480

a)le monopole de la Compagnie du Midi. 481
b)les réactions régionales. 483
c)le rachat des canaux et ses conséquences. 486
d)les projets de modernisation: un débat révélateur. 490

2. Les chemins de fer transpyrénéens. 492

a)la recherche d'arguments décisifs. 492
b)les premiers accords internationaux. 495
c) les intérêts en présence. 497
d) les réalisations. 501

3. Un essai d'interprétation. 504

4. Les avatars du régionalisme. 509

Cinquième partie. L'AFFIRMATION D'UNE ORGANISATION REGIONALE AUTOUR DE TOULOUSE. 521

I. Vers une nouvelle organisation de l'espace régional. La première guerre mondiale et l'entre-deux-guerres. 525

1. L'évolution démographique. 526

a) l'évolution globale. 526
b) la croissance urbaine. 529

2. L'évolution de l'emploi jusqu'à la crise de 1930. 534

3. Les difficultés des industries anciennement implantées dans la région. 539

4. L'hydroélectricité et les industries nées de la première guerre mondiale. 549

5. A la recherche d'un développement économique fondé sur la valorisation des ressources de la région. 1920-1940. 559

6. De la crise de 1930 aux décentralisations d'avant-guerre. 565

7. Le développement des activités tertiaires et l'émergence de villes-relais. 569

II. Les transports collectifs et l'organisation de l'espace régional. L'évolution des rapports espace-temps. 583

1. La naissance et le développement des transports collectifs routiers. 584

a) le rôle des conseils généraux et le renforcement du cadre départemental. 588
b) la multiplication des services routiers et l'ébauche d'un réseau régional d'autobus autour de Toulouse. 595

2. De la concurrence "sauvage" à la coordination. 602

3. Le développement des transports individuels en automobiles. 607

4. Les relations campagnes-villes et les relations interurbaines de voisinage. 610

a) la desserte des zones rurales. 610
b) les relations campagnes-villes. 613
c) les relations interurbaines de voisinage. 614

5. L'organisation de l'espace régional autour de Toulouse. 622

a) la politique régionale de la SNCF. 623
b) les relations régionales assurées par les transports collectifs routiers. 631
c) les trafics. 635

6. Les problèmes d'exploitation des services de transport collectif dans la région. 640

a) les services SNCF. 640
b) les services routiers. 641
c) le rôle des transports scolaires. 643
d) les types d'entreprises de transports routiers. 645

7. Le bilan de l'évolution contemporaine des transports collectifs à l'intérieur de la région. 650

8. Les relations interrégionales. 653.

a) les relations transversales. 654
b) les relations Toulouse-Paris. 657
c) le partage du trafic entre le rail et l'avion sur les autres relations interrégionales. 666
d) les liaisons aériennes internationales. 668

III. Les transports de marchandises en Midi-Pyrénées. Le règne de la concurrence et ses conséquences. 673.

1. La règlementation et son évolution. 674

a) le contingentement. 674
b) le problème des tarifs. 675
c) la libéralisation de la règlementation des transports routiers. 678
d) les conséquences pour la SNCF. 680

2. Les sources documentaires et leurs lacunes. 682

3. Les caractères généraux du transport des marchandises dans la région Midi-Pyrénées. 685

4. L'agonie de la voie d'eau. 690

a) les composantes du trafic et leur évolution. 691
b) la modernisation tardive du canal latéral et la remise en question de l'aménagement du canal du Midi. 693
c) l'effondrement du trafic et la crise de 1977-1978. 696
d) l'avenir des canaux: monuments historiques ou réserve écologique et culturelle pour le tourisme? 703

5. La politique de la SNCF dans la région. 710

a) l'évolution du trafic. 710
b) la répartition géographique des trafics. 714
c) les problèmes d'organisation du trafic ferroviaire. 723

6. Lestransports publics routiers. 733

a) les trafics. 736
b) l'organisation géographique. 738

IV. LE RENFORCEMENT DE L'ORGANISATION REGIONALE AUTOUR DE TOULOUSE. UNE ORGANISATION IMPOSEE DE L'EXTERIEUR. 743

1. Le renouveau démographique. 743

2. Migrations et urbanisation. 748

a) la croissance urbaine. 748
b) les processus de l'urbanisation. 751

3. L'évolution de la population active: la redistribution de l'emploi régional. 762

4. La mutation de l'agriculture et ses conséquences. 764

5. Les hésitations de l'industrie. 770

a) les structures industrielles. 772
b) la crise contemporaine et ses conséquences pour l'organisation de l'espace régional. 778

6. Le rôle déterminant des activités tertiaires dans l'organisation de l'espace régional. 783

a) une évolution complexe. 783
b) le rôle accru de Toulouse. 785

7. Le renforcement de l'organisation régionale. 787

a) la création de la région Midi-Pyrénées. 789
b) l'élaboration d'une stratégie régionale. le schéma régional des transports collectifs. 800

Conclusion 807

Bibliographie. 811

Liste des tableaux. 849

Table des Figures. 853

L'étude des rapports Transports-Espace-Société sert de fil conducteur à l'analyse de *l'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées* aux cours des XIX^e^ et XX^e^ siècles. Une histoire qui s'attache à préciser les origines et les causes des problèmes actuels de cet espace.

— Pourquoi et par quels processus les pays autour de Toulouse sont-ils restés en marge du développement économique depuis la fin du XVIII^e^ siècle ?

— Pourquoi dans des pays aussi peu actifs où pullulaient les petits centres urbains et les bourgs assoupis, Toulouse s'est-elle imposée au point d'apparaître aujourd'hui comme l'un des points forts de l'armature urbaine du pays ?

— Pourquoi, enfin, alors que les solidarités qui unissaient cette agglomération à son environnement semblaient bien faibles, l'a-t-on choisie comme centre d'une organisation régionale couvrant huit départements ?

Il était vain de chercher dans la région même des explications satisfaisantes. C'est dans la confrontation permanente et complexe entre les exigences du mode de production dominant et le milieu régional que semblent résider les réponses aux questions posées.

Toutes l'histoire contemporaine de Midi-Pyrénées est dominée par cette *confrontation entre des forces conquérantes que l'on dirait venues d'ailleurs* — ou, en simplifiant beaucoup, de... Paris — *et une société locale influencée par une bourgeoisie sans envergure et/ou sans moyens, qui s'est longtemps repliée dans une attitude purement défensive.*

Dans une seconde partie (Tome II), l'étude des rapports transports-espace-société est conduite à l'échelle de l'agglomération de Toulouse. Depuis un siècle, la production de l'espace urbain est inséparable des choix effectués en matière de transports collectifs, que ces derniers, concédés à une société privée, aient été d'une grande efficacité (avant 1930) ou qu'on les ait sacrifiés à l'automobile individuelle (1950-1972). L'intervention directe des collectivités locales dans la gestion des transports collectifs se heurte depuis 1972 à une organisation socio-spatiale de l'agglomération toulousaine largement façonnée en fonction des possibilités offertes par les moyens de transport individuels. Cela conduit à rechercher des solutions nouvelles avec la création d'un métro léger dont on espère qu'il permettra un fonctionnement correct d'une ville promue métropole régionale de Midi-Pyrénées.

Photo couverture : vue aérienne de la gare de Toulouse-Matabiau (cliché S.N.C.F.)